MASTER NEGATIVE
NO. 93-81297-10

MICROFILMED 1993

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES/NEW YORK

as part of the
"Foundations of Western Civilization Preservation Project"

Funded by the
NATIONAL ENDOWMENT FOR THE HUMANITIES

Reproductions may not be made without permission from
Columbia University Library

COPYRIGHT STATEMENT

The copyright law of the United States - Title 17, United States Code - concerns the making of photocopies or other reproductions of copyrighted material.

Under certain conditions specified in the law, libraries and archives are authorized to furnish a photocopy or other reproduction. One of these specified conditions is that the photocopy or other reproduction is not to be "used for any purpose other than private study, scholarship, or research." If a user makes a request for, or later uses, a photocopy or reproduction for purposes in excess of "fair use," that user may be liable for copyright infringement.

This institution reserves the right to refuse to accept a copy order if, in its judgement, fulfillment of the order would involve violation of the copyright law.

AUTHOR:

PERKMANN, ROCHUS

TITLE:

EINE INSTRUCTIONSREIS...

PLACE:

no place

DATE:

no date

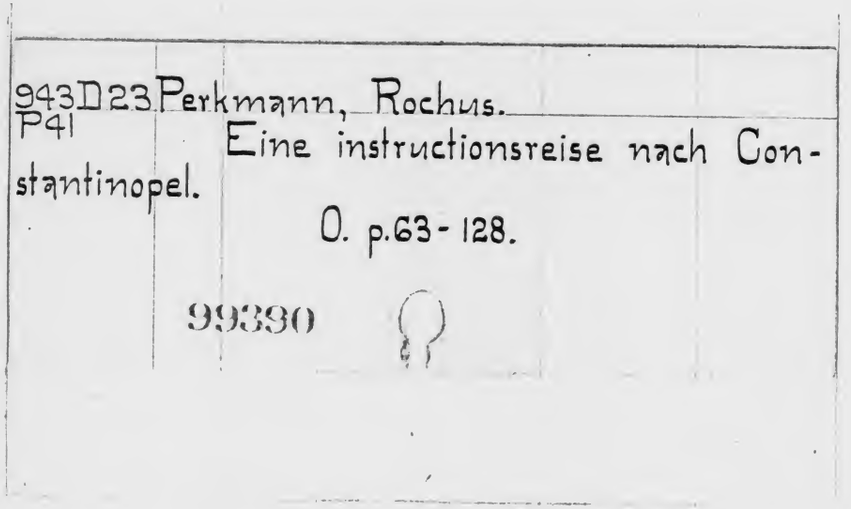
Master Negative #

93-81297-10

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DEPARTMENT

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

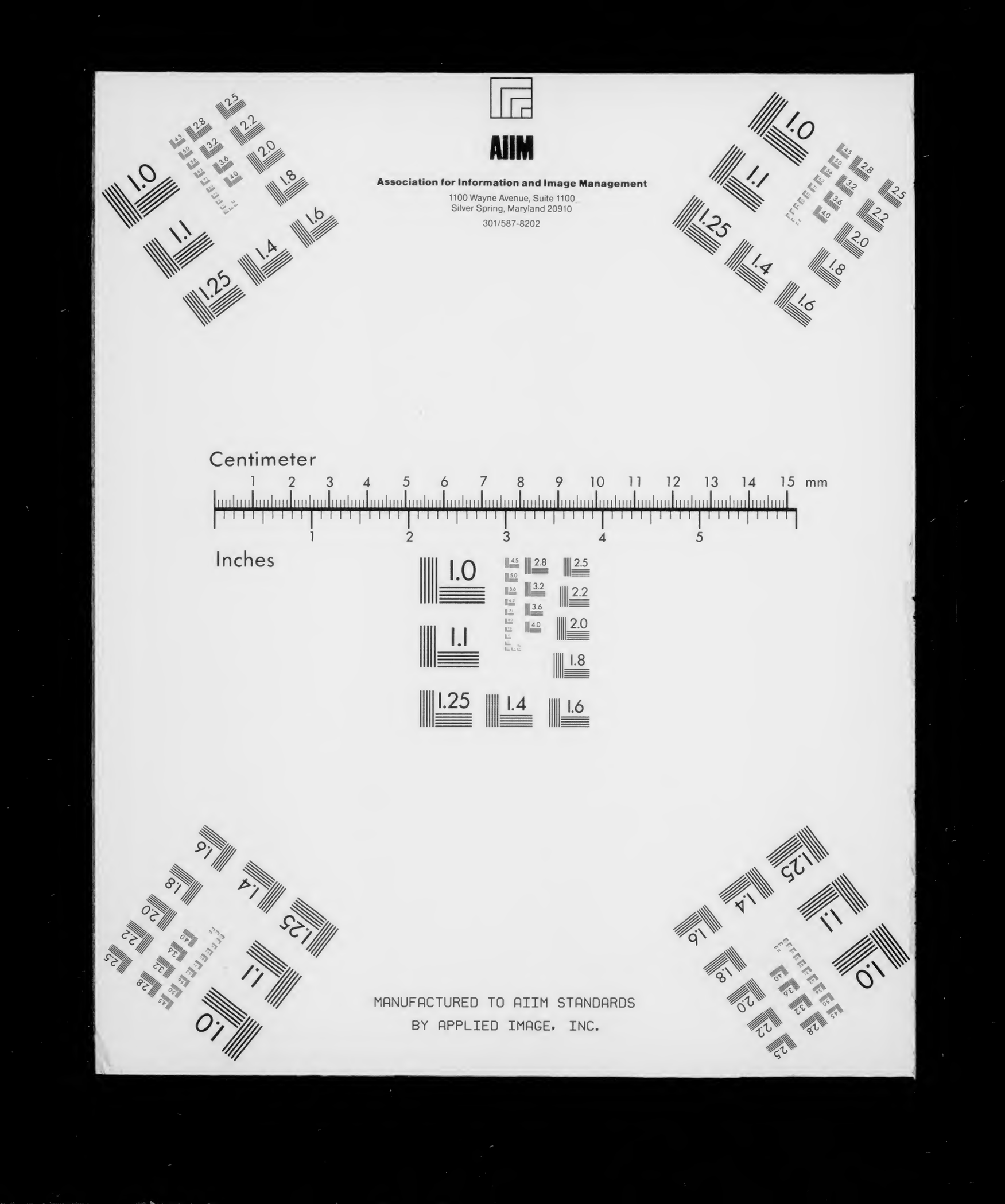
Original Material as Filmed - Existing Bibliographic Record

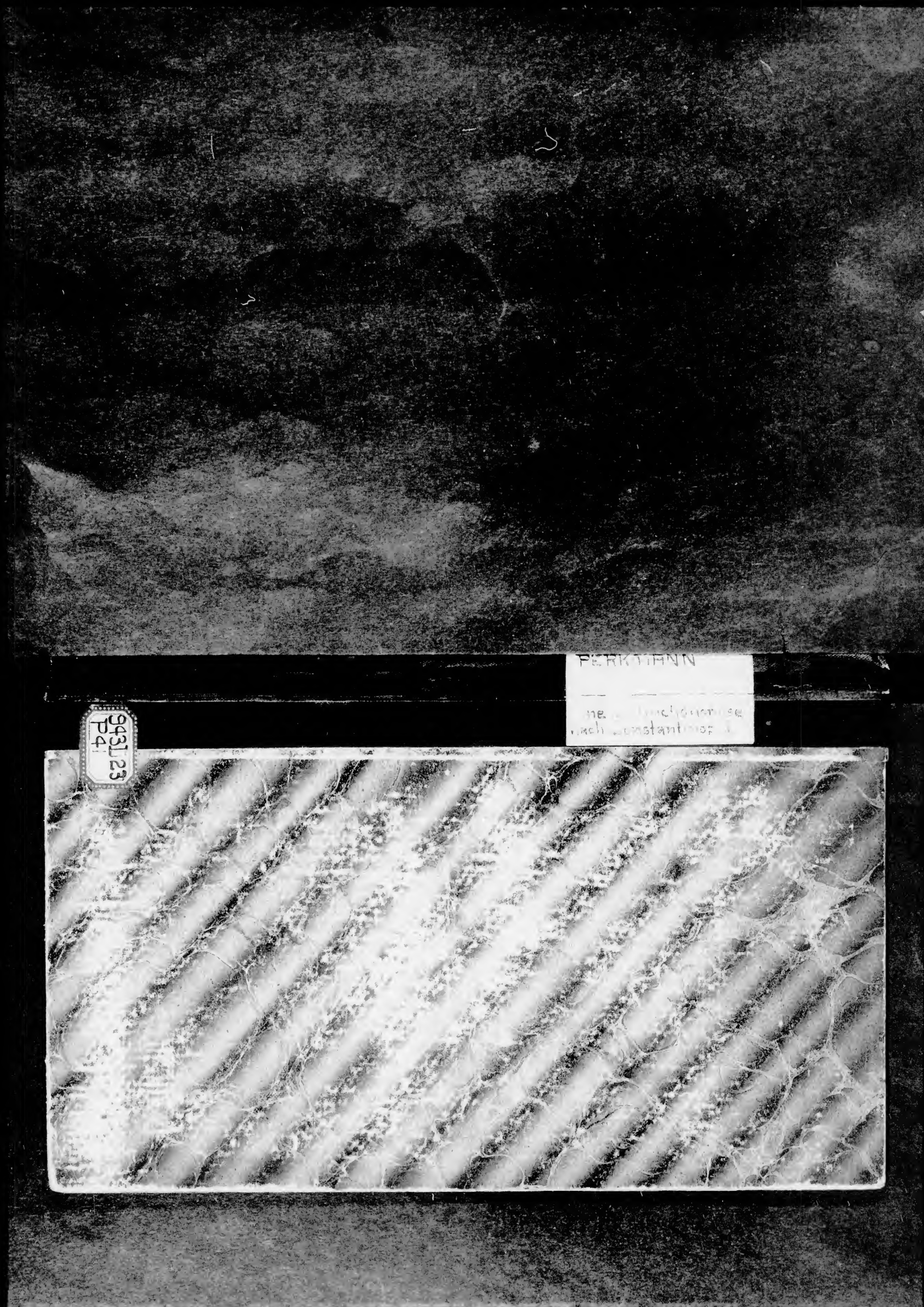

943 D23 Perkmann, Rochus.
P41 Eine instructionsreise nach Constantinopel.
O. p.63-128.
99390

Restrictions on Use:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11x
IMAGE PLACEMENT: IA ~~IIA~~ IB IIB
DATE FILMED: 4-18-93 INITIALS MCJ
FILMED BY: RESEARCH PUBLICATIONS, INC WOODBRIDGE, CT


AIIM
Association for Information and Image Management
1100 Wayne Avenue, Suite 1100
Silver Spring, Maryland 20910
301/587-8202
Centimeter
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 mm
Inches
1 2 3 4 5
MANUFACTURED TO AIIM STANDARDS
BY APPLIED IMAGE, INC.


PERKMANN
943L23
P4

943D23 P41

Columbia College
in the City of New York

Library.

804
COLUMBIA
COLLEGE
LIBRARY, N.Y.

Eine

Instructionsreise nach Constantinopel.

Von

Professor Dr. Rochus Perkmann.

COLUMBIA
COLLEGE
LIBRARY, N.Y.

M.A.C. 299e.97.

COLUMBIA
COLLEGE
LIBRARY, N.Y.

I. Anregung, Ziel und Zweck der Reise. Begünstigungen.

Es ist eine schon längst und allgemein bekannte Thatsache, dass die »erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft« überall zu finden ist, wo es gilt, patriotische Zwecke und gemeinnützige Bestrebungen zu befördern. Liegt es schon in ihrem eigenen Lebensprincip, im ganzen Donaustromgebiete, sowie in den Ländern, welche mit demselben unmittelbar oder mittelbar in Verbindung stehen, in ihrer Weise und mit ihren Mitteln den Bedürfnissen des Verkehrs und Handels entgegen zu kommen, so versäumt die Leitung der Gesellschaft keine Gelegenheit, selbst anregend und erweckend vorzugehen und die schöpferische Kraft der physischen und geistigen Arbeit in Bewegung zu setzen. Ihre Flagge hat die alte, grosse, aber Jahrhunderte hindurch verödete Wasserlinie der Donau erst wieder zu einer eigentlichen Culturstrasse gemacht; seitdem sie den majestätischen Strom belebt, blühen ehedem ganz bescheidene oder bedeutungslose Ortschaften rasch empor und entstehen neue Stapelplätze selbst da, wo vor nicht langer Zeit noch kaum leise Spuren von Culturanlagen zu bemerken waren; indem sie den Absatz der Producte aus den überreichen Landschaften bis hinab zum Schwarzen Meere besorgt, setzt sie Millionen Hände in Bewegung, belebt sie den Ackerbau, die Gewerbe, die Industrie, die Cultur auf Tausenden von Quadratmeilen.

Aber von der Ueberzeugung durchdrungen, dass Intelligenz und Wissenschaft die Seele des materiellen Aufschwunges und die sicherste Bürgschaft für die Dauer desselben bilde, fehlt diese Gesellschaft auch nirgends, wo sie geistigen

JUN 17 1897 608½

151946

Interessen ihre Dienste zur Verfügung stellen kann. Wissenschaftliche Anstalten und viele einzelne Forscher haben bei ihr das bereitwilligste Entgegenkommen gefunden; noch mehr, die Gesellschaft selbst hat aus eigener Initiative und mit eigenen Mitteln wissenschaftliche Unternehmungen in's Leben gerufen, denen die Welt erst eine genauere Kenntniss von Ländern zu verdanken hat, welche seit den Zeiten der Römer beinahe ganz in Vergessenheit gerathen waren.

Eine neue Seite ihrer wohlwollenden und anregenden Thätigkeit hat die Direction der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft jedoch an den Tag gelegt, indem sie eine Instructionsreise von Schülern der Wiener Handelsakademie veranlasste. Im Verlaufe des Schuljahres 1867/68 richtete der Herr Betriebsdirector Ritter von Cassian an die Direction dieser Lehranstalt eine Zuschrift, worin derselbe die letztere benachrichtiget, er habe von der Administration die Ermächtigung erwirkt, eilf Schülern und Einem Professor der Wiener Handelsakademie Freikarten zur Reise nach Galacz auszufolgen, »weil junge Männer, welche sich dem industriellen Fache widmen, es nur als Vortheil ansehen können, wenn sie Gelegenheit finden, nebst ihrer theoretischen Bildung sich auch eine persönliche Anschauung der Handels- und Verkehrsverhältnisse auswärtiger Länder zu verschaffen, besonders solcher, welche mit Oesterreich in engerem Verkehr stehen, wie dies gerade mit den Ländern an der unteren Donau der Fall ist, welche für unser Vaterland einen vielversprechenden Markt bilden.«

Ein so zuvorkommendes und für eine Lehranstalt wie die Wiener Handelsakademie so wichtiges Anerbieten konnte von Seite des Verwaltungsrathes, der Direction sowie der Schüler nicht anders als auf das Freudigste begrüsst werden. Die Zahl der Theilnehmer an der Gesellschaftsreise war bald voll und der Schreiber dieser Zeilen wurde von denselben ersucht, die Leitung zu übernehmen.

Um den Schülern, welche an der Schwelle des praktischen Lebens standen, nicht blos die eigentlichen Donau-

länder, sondern zugleich einen der hervorragendsten Handelsplätze der Welt zu zeigen, glaubte der Leiter, die Reise auch von Galacz bis nach Constantinopel ausdehnen zu sollen. Um dieses zu ermöglichen, richtete derselbe ein Gesuch an den Verwaltungsrath des »Oesterreichischen Lloyd« in Triest um freie Ueberfahrt durch das Schwarze Meer. Sein Vertrauen auf das wohlwollende Entgegenkommen dieser Dampfschiffahrt-Gesellschaft hat den Bittsteller nicht getäuscht; er erhielt mit grösster Beschleunigung die betreffenden zwölf Freikarten zur Fahrt zwischen Galacz und Constantinopel zugesendet.

Sollte der Zweck dieser Reise, die Handels- und Verkehrsverhältnisse der Länder an der unteren Donau und der Levante durch eigene Anschauung kennen zu lernen, erreicht werden, so war es unbedingt nothwendig, ausser der freien Fahrt auch »Empfehlungen« zu erlangen, welche in dieser fremdartigen Welt sichere und verlässliche Anhaltspuncte bieten konnten.

Zuerst war es wieder der Veranlasser der Reise, Ritter von Cassian selbst, welcher auch in dieser Richtung für das Gelingen des Unternehmens in freundlichster Weise Sorge trug. Er erliess an alle Inspectoren, Agenten und Capitäne der Gesellschaft ein Circulare, worin die bevorstehende Reise auf der Donau und der Zweck derselben bekannt gegeben und um entsprechendes Entgegenkommen ersucht wurde. Es genügt, den Wortlaut dieses Erlasses anzuführen, um den Geist, welcher die Direction der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft beseelt, in das rechte Licht zu stellen. Derselbe lautet:

»An die Herren Inspectoren, Agenten und Schiffscapitäne.«

»Inhaber dieses Schreibens, Herr Professor Perkmann der Wiener Handelsakademie, unternimmt mit eilf Zöglingen derselben, auf unsere Einladung, eine wissenschaftliche Reise nach den Gegenden der unteren Donau, nach Constantinopel etc., um die jungen Handelsbeflissenen mit den localen und commerciellen Eigenthümlichkeiten der einzelnen Plätze, mit

den bestehenden Handels-Usancen, den mercantilen Beziehungen der levantinischen Häfen und Handelsstationen zu Oesterreich, mit den verschiedenen Geld- und Creditverhältnissen, kurz mit Alledem, was den österreichischen Kaufmann in dieser Richtung interessirt, durch eigene Anschauung an Ort und Stelle möglichst bekannt zu machen.«

»Die gefertigte Direction legt bei ihrem Streben, dem vaterländischen Handel jede mögliche Unterstützung zu gewähren, einen besonderen Werth darauf, durch eigene Initiative und durch die kräftige Unterstützung ihrer Betriebsorgane auf das Thätigste zur Erreichung des mit dieser Expedition verbundenen Hauptzweckes mitzuwirken und ersucht daher die Herren Inspectoren u. s. w., der Reisegesellschaft während der Fahrt, wie auch beim Aufenthalte an den Stationen mit Rath und That bestens an die Hand zu gehen. Namentlich den Herren Agenten wird es ein Leichtes sein (und wird Ihnen daher besonders empfohlen), den Reisenden alle jene wissenswerthen Aufklärungen und Mittheilungen mit aller Bereitwilligkeit zu geben, welche in Bezug auf die wichtigeren Verhältnisse, Handelsbeziehungen, Verkehrsmittel und Wege und andere Daten der betreffenden Station und ihres Rayons von Interesse sein können. Cassian.«

Es muss gleich bestätiget werden, dass diesem Wunsche des Herrn Directors Ritters v. Cassian im vollsten Masse entsprochen worden ist. Alle Herren Capitäne, Inspectoren und Agenten der Gesellschaft waren im Voraus von dem Unternehmen avisirt; sie alle, mit denen die Reisenden in Berührung kamen, wie überhaupt alle zu der Dampfschiffahrt-Gesellschaft in irgend einem dienstlichen Verhältniss stehenden Personen zu Schiffe wie in den Aufenthaltsstationen und im Bergwerke bei Fünfkirchen begegneten uns mit einer Zuvorkommenheit und Gefälligkeit, welche uns in dauernder und dankbarer Erinnerung bleiben wird. Der Geist des Wohlwollens, welcher sich bei der löblichen Direction zeigt, durchweht eben in seltener Weise das gesammte Personale der grossen Gesellschaft.

Wir können aber noch einen weiteren Act der Sorgfalt des Herrn Ritters v. Cassian für die Erleichterung der Reise nicht unerwähnt lassen. Dieser bestand darin, dass von seiner Seite beim Restaurateur der Eilschiffe, Herrn Illmer, zugleich Inhaber des Hôtels »zum König von Ungarn« in Pest, um eine Ermässigung der täglichen Verpflegsgebühr angesucht wurde. Herr Illmer entsprach dieser Bitte der Direction in so ausgedehntem Masse, dass die Reisegesellschaft, welche auf der Hin- und Rückfahrt mehrere Tage die Eilschiffgelegenheit benützen musste, in Summa nicht weniger als dreissig Gulden per Tag ersparte. Als wir bei der Rückkehr mündlich den Dank für diese Rücksicht aussprachen, äusserte sich Herr Illmer in folgender charakteristischer Weise: »Ich habe auch Söhne, die ich zur Ausbildung in die ferne Welt unter fremde Menschen schicken muss und es hat mir wohlgethan zu hören, dass auch sie bei einer ähnlichen Instructionsreise mit ihren Cameraden solche Begünstigungen erfahren haben; deshalb habe ich den jungen Gästen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Vergnügen denselben Dienst erweisen wollen.«

Auch den Herren Beamten der Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österreichischen Lloyd, namentlich den Herren Capitänen des »Tibisco«, auf dem wir die Meerfahrt von Galacz nach Constantinopel, und des neuen Dampfers »Pilade«, auf welchem wir die Rückreise von Constantinopel nach Varna machten, sowie dem Personale der General-Agenturen derselben Gesellschaft in Constantinopel und Wien sind wir zum innigsten Danke verpflichtet für die Bereitwilligkeit, womit auch sie jede gewünschte Anfrage über Land und Leute und Handelsverhältnisse im Orient beantwortet haben.

Auch die k. k. Regierung trug mit aller Bereitwilligkeit zur Förderung des Reisezweckes bei. Se. Excellenz der Herr Handelsminister von Plener stellte dem Leiter der Gesellschaft auf dessen Ansuchen eine »offene Ordre« an alle k. k. General-Consulate, Consulate und Consularagenturen in den Ländern an der unteren Donau und der Türkei aus, womit dieselben

ersucht wurden, uns bei unseren Studien mit Rath und That an die Hand zu gehen. Leider gestattete der Fahrplan nur in wenigen Consulatssitzen, von dieser Begünstigung Gebrauch zu machen. Wäre die Gelegenheit dazu bei einer längeren Reisedauer geboten gewesen, gewiss hätten wir bei allen Vertretern der k. k. Regierung die nämliche Zuvorkommenheit gefunden, wie beim Herrn Generalconsul der Walachei Baron Eder und beim Herrn Generalconsul in Constantinopel Baron v. Soretic.

Ferner hat der Präsident des Verwaltungsrathes der Wiener Handelsakademie, Herr Friedrich Ritter v. Schey sowie das Grosshandlungshaus M. H. Weikersheim & Comp in Wien die Gesellschaft mit Empfehlungen versehen, wie an das Grosshandlungshaus Camondo in Constantinopel, Sgardell. und Roscovich in Braila, an die Direction der »Banque de Roumanie« in Bukarest u. s. w. Ueberhaupt hatte sich das Unternehmen von allen Seiten, bei Behörden wie bei Privatpersonen, bei Oesterreichern wie bei Nicht-Oesterreichern, der lebhaftesten Zustimmung und Unterstützung zu erfreuen und es beweist diese Thatsache, wie richtig der Werth solcher Instructionsreisen für angehende Kaufleute und Industrielle in den competenten Kreisen beurtheilt und wie hoch er angeschlagen wird. Dieser allseitigen warmen Theilnahme ist es auch ganz besonders zu verdanken, dass der erste Versuch einer grösseren Gesellschaftsreise nach so fernen Ländern mit ganz fremdartigen Sitten und Verhältnissen bei der nur kurz zugemessenen Zeit nicht ohne manchen Gewinn ausgeführt werden konnte.

II. Auf und an der Donau.

Die Abreise fand am 4. August statt, bei reinem, wolkenlosem Himmel, wie ihn seit Jahren nur der Sommer 1868 so beständig zeigte. Mit Ausnahme der zweitägigen Fahrt von der Sulina-Mündung durch das schwarze Meer und während der Rückreise auf der Strecke von Turn-Severin bis Baziasch bot uns das Firmament ununterbrochen dasselbe heitere Antlitz wie am Morgen der Abreise von Wien.

Wien stand damals gerade mitten in den lauten Festlichkeiten des dritten deutschen Bundesschiessens. Vom Bord des kleinen Localdampfers „Greifenstein", der uns vom Stationsplatze unterhalb der Aspernbrücke bis zum Pratereck trug, genossen wir zum letzten Male einer interessanten Uebersicht über den bunten Wald von Standarten und Fahnen, welche den Schützenplatz im Prater bezeichneten und die hochgehenden Wogen grossdeutscher Gefühle und Reden beschatteten. Zwölf Tage später blickten wir gleichfalls in früher Morgenstunde auf einen Wald von Fahnen und Flaggen ganz anderer Art. Es war auf der schmalen Wasserfläche zwischen Europa und Asien, am Eingange zum goldenen Horn, in Constantinopel, wo Hunderte von grossen und kleinen Schiffen standen: sie waren versammelt aus allen Theilen der Erde, aus den bedeutenderen Seeplätzen der Welt und boten ein überaus erhebendes Bild von dem riesigen Verkehrsleben unserer Zeit.

Am Pratereck nahm uns der Stromdampfer „Neptun" in seine weiten Räume auf, und rasch ging es gegen Osten. Links breitet sich die Marchebene aus mit ihren getreidereichen Feldern und den historisch merkwürdigen Ortschaften von Aspern, Esslingen, Wagram und Stillfried; rechts begleiten uns mässige Anhöhen, an deren Fusse zahlreiche Dörfer und Marktflecken, vor allen Schwechat liegen, dem Herr Dreher durch seine Brauerei einen Weltruf verschafft hat. Der Wiener Wald mit dem Kahlen- und Leopoldiberg im Westen treten immer mehr in den Hintergrund, dafür tauchen im Osten die Ausläufer des Leithagebirges und der kleinen Karpathen immer deutlicher und näher auf. Die freundlichen Städtchen Petronell, Deutsch-Altenburg und Hainburg leiten unsere Erinnerung über mehr als anderthalb Jahrtausende zurück in jene Zeit, wo die weltbeherrschende Roma den Strom, auf dem wir fahren, als den Retter des Reiches (*Salus reipublicae*

Danubius) betrachtete und zahlreiche Flottenstationen, Waffenplätze und Befestigungen an den Ufern desselben von Regensburg bis zum schwarzen Meere errichtete. Hinter Hainburg fällt das Leithagebirge ebenso steil zur Donau ab, wie der Kahlenberg oberhalb Wien, und jenseits erhebt sich plötzlich der Zug der kleinen Karpathen. Die Scenerie fesselt Aller Augen. Durch das Thor von Theben oder die Porta Hungarica eilt das Schiff weiter, es wechselt die Flagge, wir befinden uns schon in Ungarn und halten an Pressburg.

Die alte Landtags- und Krönungsstadt lehnt malerisch an den bogenförmigen Höhenzügen, die es im Westen und Norden umrahmen und mit üppigen Weinbergen und Waldpartien geschmückt sind. Gegen Osten und Süden öffnet sich die kleine oder ober-ungarische Tiefebene, welche auf der einen Seite vom Leithagebirge und dem Bakonyer-Walde, auf der anderen von den Ausläufern der Karpathen eingeschlossen ist. Sie allein hat eine Ausdehnung, welche jener des Königreiches Würtemberg nahe kömmt und übertrifft an Fruchtbarkeit jede Gegend von Deutschland. Durch die zahlreichen Arme, in welche sich die Donau von Pressburg an spaltet, sowie durch viele andere Flussadern reichlich bewässert, leidet dieser Theil von Ungarn nur wenig an Calamitäten, wie solche im Alföld oder Nieder-Ungarn, trotz der Theiss, nicht selten in furchtbarer Weise auftreten, wenn der Himmel den befruchtenden Regen während der Frühlingsmonate versagt. Die Eisenbahnen zwischen Marchegg und Pest, Pressburg und Tyrnau auf der linken, jene zwischen Wien, Wieselburg, Raab u. s. w. und zwischen Wr.-Neustadt über Oedenburg nach Kanizsa auf der rechten Seite der Ebene, endlich die Dampfschiffverbindung auf der Donaulinie in der Mitte besorgen die Verfrachtung der reichen Producte dieser Landschaft.

Pressburg ist ein wichtiger Knotenpunct mehrerer Verkehrslinien. Es hat die nächste Verbindung mit Wien und Süddeutschland; vermittelst der Nordbahn und deren vielverzweigten Fortsetzungen über Brünn, Prag, Reichenberg, über

Oderberg und Breslau aber auch mit Mittel- und Norddeutschland. Wir hörten die Befürchtung aussprechen, dass die theils projectirten, theils schon im Bau begriffenen Eisenbahnen über die Karpathen zwischen dem mittleren Ungarn und Mähren-Schlesien dem Handelsverkehr von Pressburg sehr nachtheilig sein werden. Einer solchen Anschauung fehlt jedoch jede triftige Begründung. Die Anlage und Eröffnung der Karpathenbahnen müssen für Ungarn im Allgemeinen von unberechenbarem Vortheile sein, ohne den Interessen Pressburgs irgendwie schaden zu können. Oder hat etwa der Transito in Pressburg Abbruch gelitten, als die Bahn von Wien über Bruck an der Leitha nach Wieselburg, Raab und weiterhin fortgesetzt worden ist? Die Steigerung des Verkehrs zwischen Ungarn und dem Aussenlande ist eben eine solche, dass alle diese Verkehrswege reich genug belebt sein werden. Wenn sie nur immer im Stande sind, den jeweiligen Anforderungen und Bedürfnissen der Handelswelt vollkommen zu genügen!

Auch in Hinsicht auf Industrie ist Pressburg nicht unbedeutend, obgleich einzelne Zweige derselben gegen früher zurückgegangen sind, wie die Papier- und Glasfabrikation. Dagegen gibt es viele Wassermühlen und in neuester Zeit sind auch Dampfmühlen aufgetaucht; ferner mehrere Spiritus- und Rosogliofabriken. Die Tischler- und Drechslerarbeiten, musikalischen Instrumente, Handschuhe und Bäckereien Pressburgs erfreuen sich eines guten Rufes.

Wir verlassen Pressburg und fahren durch die unzähligen Krümmungen weiter, welche die Donau nun auf eine grosse Strecke zu machen gezwungen ist. Es ist ein förmliches Labyrinth von Flussarmen, Einschnitten und Inseln, an denen wir vorüber kommen. Nur zu oft, so sagt man uns, ändere der Strom, sowie die meisten seiner Nebenlinien die Richtung. Anschwemmungen und Erosionen seien hier in beständigem Wechsel mit einander begriffen und stellen den Capitänen der Schiffe täglich neue Aufgaben zu lösen. Bis heute ist die Donau auch hier wie anderwärts ganz sich allein über-

lassen gewesen und konnte nach Belieben ihren Launen nachgehen. Aber die Zeit kann nicht mehr ferne sein, wo ihr die ungarische Regierung nach den Angaben der Wissenschaft und Hydrotechnik die zähmenden Zügel einer durchgreifenden Regulirung anlegen und so den Schiffsverkehr vor Störungen aller Art sichern muss.

Die Ufer des Stromes werden immer einförmiger, gegen Süden bietet kein Gebirge mehr einen Ruhepunct für das Auge und selbst im Norden treten die Ausläufer der Karpathen so weit zurück, dass sie nur mehr schwache Contouren am Horizonte zeichnen. In Gedanken schweifen wir durch diese weite Ebene und freuen uns über die Fruchtbarkeit der Comitate Wieselburg, Raab, Oedenburg und der grossen Schütt-Insel. Aber vergebens harren wir des Anblickes grösserer, schöner und reinlicher Ortschaften. Nur da und dort ragt ein kleiner Kirchthurm über das Gebüsch am Ufer empor oder es erscheint zwischen einer Lichtung des Waldes eine Gruppe von Hütten aus Lehm oder Brettern mit Strohdächern; da am Ufer lagert eine Heerde Schafe, dort eine Heerde Rinder oder eine Gruppe von Borstenvieh am Wasser und wird nur aus seiner Ruhe aufgeschreckt durch das Rauschen der Schaufelräder des Dampfers und durch die aufschäumenden Wellen, welche das dahineilende Schiff wirft und die beim Zurückweichen eines oder das andere der Thiere mitzureissen drohen. Ein anderes Mal sehen wir auf vorsündfluthlichen Leiterwägen Getreide führen und zu einem grossen Haufen auf offenem Felde unter freiem Himmel sammeln; während unweit davon Pferde im Kreise herumgetrieben werden, um die goldene Frucht aus der Hülle treten zu lassen! Das rief uns in's Gedächtniss, dass wir nicht auf der oberen Donau, auf dem Rhein oder der Elbe fahren, sondern östlich von der Leitha. Wir wollen keine Reflexionen an diese Erscheinung knüpfen, weil wir überzeugt sind, dass auch in Ungarn diese urväterlichen Werkzeuge des Ackerbaues sehr bald den modernsten Maschinen werden gewichen sein!

Wir fahren an Gönyö an. Es ist der Vorhafen von Raab, bis wohin eigene Dampfer Personen und Frachten in 1—2 Stunden bringen. Somit hat Raab alle Vortheile der Donaulinie uud geniesst in neuerer Zeit auch jene, welche die grosse Südostbahn darbietet. Raab und weiter hinauf Wieselburg sind die grössten und wichtigsten Stapelplätze für den Getreidehandel aus dem südlichen und östlichen Ungarn. So lange überhaupt der Schiffsverkehr auf der Donau und der Theiss im Jahre dauert, verkehren ununterbrochen die grossen Schlepper und bringen enorme Massen Getreides nach den umfangreichen Magazinen von Raab und Wieselburg, um es dann auf den ersten grossen Consumplatz, nämlich nach Wien zu schicken, oder in neuerer Zeit nach der Schweiz und nach Frankreich und anderwärts exportiren zu lassen. Ebenso wichtig ist Raab auch für den Handel mit Pferden, Rindern und Borstenvieh.

Von Gönyö führt uns der Dampfer nach Komorn, dem gewaltigen Bollwerk am Einflusse der Waag und Neutra in die Donau. Aber wir haben nicht Zeit und auch keine Lust, uns den Eindrücken hinzugeben, welche solche Zwingwerke aus vergangenen Tagen auf den Geschichtskundigen machen; für die Gegenwart und hoffentlich für alle Zukunft haben diese Kriegsbauten ihre ehemalige Bedeutung verloren. Wir fragen mehr nach Werken des Friedens und der Cultur als den verlässlicheren Grundpfeilern des Wohlstandes und der Grösse der Völker. Zudem zieht eine neue, schönere Landschaft im Osten unsere Aufmerksamkeit an.

Der Strom sammelt sich wieder, er wird tiefer und mächtiger; seine Ufer werden gestalten- und farbenreicher und schmücken sich mit grösseren Ortschaften, je mehr wir uns von Komorn entfernen und Gran nähern. Rechts und links treten Höhenzüge allmälig heran, an welche sich üppige Felder, Fluren, Wiesen und Weinberge hinlehnen, während Waldungen die oberen Bergregionen bekleiden. An Almas und den weinreichen Abhängen von Neszmély vorbeieilend bemerken wir flüchtigen Blickes die Marmorblöcke bei Sütlö

und Gruppen von Alabaster, die aus den nahen Brüchen an das Ufer gebracht worden sind und hier der Schlepper harren, auf denen sie in weite Ferne verschifft werden sollen, um künstlerische Formen anzunehmen. Bald blinkt uns der prächtige Dom von Gran von majestätischer Anhöhe entgegen. Kaum sind wir am Fusse des Felsen, auf dem die Kathedrale prangt, vorbei, so macht der Strom eine kleine Schwenkung und öffnet uns die Aussicht auf eine imposante Gebirgspartie, das zweite grosse Thor zwischen den Ausläufern der Alpen und jenen der Karpathen. Wie bei Theben und Hainburg, so fallen auch hier zu beiden Seiten die Gebirge sehr steil zu den Fluthen der Donau herab, rechts die letzten Zweige des Bakonyerwaldes mit dem Vissegrad, links die Felsenmassen von Pilis und Neograd. Durch diese enge und in jeder Hinsicht grossartige Schlucht windet sich die Donau hindurch, bis sie bei Waitzen wieder freien Spielraum gewinnt und ihren Lauf plötzlich nach Süden richtet. Wir stehen am Beginne der grossen ungarischen Tiefebene, welche sich zwischen den östlichsten Armen der Alpen, dem weiten Bogen der Karpathen und den Ausläufern des Balkan ausbreitet und an Umfang den beiden Königreichen Baiern und Würtemberg beinahe gleich kömmt. Auf der ganzen langen Strecke von Waitzen bis Neu-Palanka am Eingange in das eiserne Thor sucht der Donaufahrer auf der linken Seite des Stromes vergebens einen Hügel, geschweige einen Berg, während zur rechten die äussersten Höhenzüge der österreichischen Alpen nirgends vollständig dem Auge entschwinden.

Bei Waitzen ist die Donau durch die Insel St. Andrä in zwei Arme getheilt. Wir sind bereits an dem Puncte angelangt, wo sie sich wieder zu einem mächtigen Strome vereinigt, die Sonne ist bereits hinter dem Gebirge verschwunden, die Dämmerung eingetreten, aber es zeigen sich auch schon die malerischen Umrisse des Ofner Gebirges mit seinen Weingeländen, an den Ufern wird es bewegter, einzelne Fabriken tauchen auf, die Werfte der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Badeanstalten, hoch oben prangt die königliche Burg

und weiterhin schliesst der Blocksberg das überraschende Panorama. Wir befinden uns zwischen den beiden Schwesterstädten Pest und Ofen, fahren unter der Kettenbrücke, dem würdigen Denkmal, das sich Stephan Széchenyi gesetzt, vorbei und landen am volkbelebten Quai in Pest.

Der folgende Tag war zur Besichtigung von Pest-Ofen und ihrer bedeutendsten Anlagen bestimmt, vor Allem der grossen Gebäude und Werfte der Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Pest hat bekanntlich in neuerer Zeit in jeder Beziehung einen energischen Aufschwung genommen; es ist ein Haupthafen der verkehrsreichen mittleren Donau, der Centralpunct des Handels und der industriellen Thätigkeit von Ungarn geworden. Es hat vier grosse Jahrmärkte, welche aus allen productenreichen Gegenden des Landes, sowie von den Industriebezirken Deutschösterreichs sehr stark besucht werden. Schon die Wochenmärkte bringen ein buntes Leben in die Stadt. Hunderte von Wagen aller Art bringen die verschiedenen Erzeugnisse des Bodens zum Verkaufe, Massen von Trauben, Obst und Gemüse, Mehl, Getreide, Heu, Geflügel und Fische in grosser Menge. Es ist eine wahre Musterkarte von Allem, was die fette Scholle Ungarns und des Banates zu Tage fördert.

In der gewerblichen Thätigkeit steht die Mühlenindustrie obenan. Zu den vielen Schiffsmühlen an der Donau sind in neuerer Zeit mehrere grossartige Dampfmühlen entstanden, wie jene der Dampfmühlen-Actiengesellschaft mit $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden Capital und 60 Mahlgängen; die Gesellschaft Pannonia liefert jährlich ein Quantum von 450.000 Centnern Mahlproducte. Ebenso hat sich die Fabrikation von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen gehoben. Die Fabrik von Vidats, mit Eisengiesserei und 200 Arbeitern, liefert jährlich bei 10.000 Pflüge, 300 Eggen, 100 Säemaschinen, eben so viele Walzen, 60 Dreschmaschinen, 500 Getreideputzmühlen, ferner Oelfabrikeinrichtungen, Pressen, Kessel u. s. w. Desgleichen erfreut sich die Eisengussfabrik von Ganz eines sehr vortheilhaften Rufes. Die Rastriranstalt und Büchereinbandfabrik von Posner unterhält 24 Niederlagen, die

meisten in Ungarn; sie hat grossen Export nach den Donaufürstenthümern und der Türkei. Die Firma Kralik liefert ausgezeichnete astronomische Uhren und Regulatoren. Weitere Artikel der Pester Industrie sind Zucker, Seide, Tuch, Kattun, Handschuhe, künstliche Blumen, Meerschaumköpfe, Drechslerwaaren, Zündhölzchen, Karten, Hüte, Leder, Seife, Chemikalien, Bijouterien, Oel, Branntwein, Liqueure u. s. w.

Auch der Handel ist in stetem Steigen begriffen. In erster Reihe steht der Verkehr in Getreide und Mehl, der in den letzten Jahren ungeheure Dimensionen angenommen und dem Lande viele Millionen eingebracht hat. Daran reiht sich der Weinhandel; die neu entstandene Ofen-Pester Weinexportcompagnie hat sich namentlich den Verkehr mit rothen Weinen aus dem Ofener Weinbezirke zur Aufgabe gemacht, der jährlich 6—800.000 Eimer liefert. Weitere Artikel des Pester Handelsverkehrs sind Wolle, Holz und Holzwaaren, Schlachtvieh, Häute, Wachs, Bettfedern (der Export der Firma Fleischl und Comp. allein beträgt bei 800.000 Pfd.), Tabak, Knoppern, Soda, Pottasche u. s. w. An der Donau befinden sich grosse Reservoirs für galizisches Erdöl.

Verschiedene Institute dienen zur Sicherung und Hebung der Gewerbthätigkeit und des Verkehrs von Pest, wie die seit 30 Jahren bestehende Commercialbank, die Pester Lloydgesellschaft zur Förderung des Handels und der Industrie, der landwirthschaftliche Verein, die in den letzten Jahren gegründete Pester Industriebank und das Bodencreditinstitut; ferner die erste ungarische Assecuranz, die gegenseitige Versicherungsgesellschaft Pannonia, die Pester Assecuranz und die Pester Sparcasse u. a. Die ausserordentlich ergiebigen Ernten der letzten zwei Jahre haben neue Institute und Unternehmungen zur Organisation des Handels in's Leben gerufen. Ebenso hat Pest zur Sicherung und Steigerung des Waarenverkehrs Grossartiges geleistet in Anlegung von Magazinen und Entrepôts, vor Allem aber durch die gründliche Regulirung der Donau.

Unter den Verkehrsmitteln ist in erster Reihe zu nennen das reiche Materiale der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Dieselbe besitzt in Altofen eine Schiffswerfte, welche den ähnlichen Anlagen auf dem Continente würdig zur Seite gestellt werden kann. Die Gesellschaft verfertiget hier Alles was sie zum technischen Betriebe braucht, wie Schiffe, Maschinen, Anker, Ketten, Seile u. dgl. Es ist ein lautes Leben und Treiben, das hier herrscht. Bei 2000 Arbeiter haben Jahr aus Jahr ein Beschäftigung aller Art und Dutzende von Maschinen bewegen sich unter dem Drucke des Dampfes. Der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1868 weist auf: 142 Dampfer mit 12.846 Pferdekraft und 537 Schleppboote. Was den Umfang des Verkehrs betrifft, so zeigt der Bericht, dass auf den Schiffen dieser Gesellschaft in demselben Jahre befördert worden sind: 1,179.691 Personen und 24,826.999 Centner an Gütern. Es bietet ein erfreuliches Bild, wenn man das Anwachsen der Betriebsmittel und die Steigerung des Verkehrs seit den letzten zwei Decennien mit dem neuesten Status vergleicht. Noch im Jahre 1849 besass die Gesellschaft erst 47 Dampfer mit 5262 Pferdekraft und 140 Schleppboote. Die Zahl der Passagiere betrug nur 253.346 und der Gütertransport umfasste nur 1,039.457 Centner. Die Anzahl der Dampfer hat sich demnach bei dieser Gesellschaft innerhalb des angegebenen Zeitraumes vermehrt um das Dreifache, jene der Schlepper um das Vierfache; die Ziffer des Personenverkehrs hat sich gesteigert nahezu um das Fünffache, endlich jene des Waarentransportes beinahe um das Vierundzwanzigfache. Und dies Alles, während der Gesellschaft durch andere Dampfschiffahrt-Unternehmungen eine grosse Concurrenz erwachsen ist! Aus diesem riesenhaften Steigen des Verkehrs im Donaugebiete können wir aber einen verlässlichen Schluss ziehen auf das Aufblühen aller Zweige der agricolen, der gewerblichen und industriellen Thätigkeit, mithin des allgemeinen Wohlstandes in Ungarn.

Pest-Ofen ist der Knotenpunct mehrer grosser Eisenbahnlinien. Es laufen nämlich von da aus die Linien über

Pressburg nach Wien mit dem Anschluss an die Nordbahn; in entgegengesetzter Richtung die Linie über Czegled, Szegedin und Temesvár nach Baziasch an der Donau, mit der Abzweigung nach dem Kohlenrevier von Oravicza und Steierdorf. Die ganze Strecke von Marchegg bis Baziasch gehört der Staatseisenbahn-Gesellschaft. Von dieser Hauptlinie läuft eine wichtige Nebenlinie mit ebenso bedeutenden Verzweigungen aus: die Theissbahn bei Czegled über Debreczin, Nyiregyháza und Miskolcz nach Kaschau mit projectirten mehrfachen Fortsetzungen über die Karpathen nach Schlesien und Galizien. Unter den Verzweigungen sind eröffnet die Strecken von Szolnok bis Arad und im Mai 1869 wurde in Verkehr gesetzt die Fortsetzung von Arad nach Karlsburg in Siebenbürgen. Von Püspökladany geht die Linie nach Grosswardein und wird fortgeführt über Klausenburg durch Siebenbürgen, einerseits nach der Walachei, andererseits nach der Moldau; andere Abzweigungen sind projectirt von Debreczin einerseits nach Szathmar-Nemethi, andererseits nach Szigeth zur Fortsetzung nach der Bukowina. Die Theiss- und Staatsbahn wird mehrfach durchkreuzt durch die projectirte und theilweise bereits in Angriff genommene Alföldbahn, welche in der Richtung Grosswardein, Szegedin und Bezdan an der Donau bis Esseg an der Drau verläuft und im Anschluss an die slavonisch-kroatischen Linien das Becken des adriatischen Meeres mit dem Becken des kornreichen Nieder-Ungarn verbinden wird. — Die dritte wichtige Linie geht von Ofen aus und zieht über Stuhlweissenburg und Gross-Kanizsa nach Pettau und Pragerhof in Steiermark, zum Anschluss an die andere grosse Linie der Südbahngesellschaft von Wien nach Triest und Italien. In die Route Ofen-Pragerhof münden drei andere Eisenbahnen ein, nämlich rechts bei Stuhlweissenburg die Bahn von Wien über Bruck a. d. Leitha und Raab; bei Kanizsa die Bahn von (Wien) Wr.-Neustadt über Oedenburg und Steinamanger; endlich links bei Kottori an der Mur die Linie von Mohács über Fünfkirchen durch das untere Drauthal. — Zuletzt sei noch die Linie Pest-Losonez erwähnt.

Am 6. August wurde die Reise auf dem Dampfer »Elisabeth« von Pest nach Mohács fortgesetzt. Am Fusse des Blocksberges geht es hinaus in die unabsehbare Ebene von Nieder-Ungarn. Der Strom ist gewaltiger geworden, aber die Landschaft einförmig; nur zur Rechten begleiten uns, zuerst näher, dann ferner, noch Höhenzüge, die äussersten Vorposten der Alpen an der Donau. Von den Ortschaften, welche an den Ufern oder nur in geringer Entfernung davon liegen, sind nur wenige nennenswerth. Zu diesen zählen Duna-Földvar, Kolocsa, Baja u. A. Baja hat als Marktplatz für die Bodenproducte seiner weiten Umgebung grössere Bedeutung, die sich noch steigern wird, wenn die Bahn von Szegedin hier auslaufen sollte. Als charakteristisch tauchen auf Schaaren von Wasservögeln, ganze Flüge von Gänsen, Pelikane und Fischreiher. An den Ufern, die bald dicht bewaldet, bald auf ausgedehnte Strecken völlig baumlos sind, lagern Heerden von Schafen und langhörnige Rinder. Auf den Stationsorten harren Berge von Getreidesäcken, vollgefüllt, und allerlei Bodenerzeugnisse der Schleppschiffe, die sie in die weite Welt bringen sollen. Diese Erscheinungen sind beinahe das Einzige, was uns auf der langen Fahrt als merkwürdig in die Augen fällt. Es scheint wenig; und dennoch reicht es mehr als hin, um unsere Reflexion den ganzen Tag in Anspruch zu nehmen. Denn es zwingt uns, im Geiste einen Ausflug in die grosse ungarische Tiefebene, namentlich in das eigentliche Alföld zu machen, dessen Productionsfähigkeit und somit dessen ganze Zukunft näher in's Auge zu fassen.

Die Ernten der letzten Jahre waren in Ungarn, namentlich in den weiten Niederungen desselben überaus ergiebig. Ungeheure Massen von Getreide und anderen Ergebnissen der Landwirthschaft und Viehzucht konnten in das Ausland verkauft werden. Die grossartigsten Betriebsmittel der Donaudampfschiffahrt - Gesellschaft und der Eisenbahnen waren kaum im Stande, den Anforderungen zu genügen, welche der Handelsverkehr an sie stellen musste. Es ist bekannt, dass ansehnliche Mengen auf den Stationsplätzen, ausgesetzt den

Einflüssen des veränderlichen Wetters, zu Grunde gegangen sind. Wenn das vorkommen konnte im Zeitalter der Dampfkraft, dann glauben und begreifen wir jene beinahe sagenhaften Erzählungen aus früheren Tagen, wo ein grosser Theil der überreichen Ernten auf dem Platze, wo die Frucht gewachsen, dem natürlichen Processe des Verderbens überlassen werden musste, einfach deshalb, weil es an Verkehrswegen und Transportmitteln vollständig gefehlt hat. Trotz des überschwenglichen Reichthums blieb das Land im Allgemeinen arm; denn die Frucht hatte keinen Werth, weil sie nicht auf den Markt gebracht werden konnte.

Heute ist diesem Uebelstande allerdings wenigstens zum grossen Theile schon vorgebeugt und es wird ihm durch die Verzweigung der Eisenbahnen immer mehr abgeholfen werden. Aber in Bezug auf Ungarn walten eigenthümliche Verhältnisse vor, welche die Vortheile, wie sie die modernen Verkehrsmittel bieten, wieder in mehrfacher Hinsicht paralysiren. Oder kann Ungarn, das ungarische Alföld, in jedem Jahre mit unbedingter Sicherheit auf eine ähnliche Fülle der Erzeugnisse rechnen, wie sie die letzten Jahre geboten haben? Und wenn es dies nicht vermag, so kann es die Concurrenz anderer Getreidekammern nicht auf die Dauer aushalten; so gleichen seine ökonomischen Zustände mehr dem Hazardspiele, wo der Theilnehmer jetzt im Ueberflusse schwelgen und im nächsten Momente total ruinirt sein kann. Ein solches Land mag am Spieltische erscheinen, aber auf dem Weltmarkte, wo nur sichere Combinationen und klare Conjuncturen auf Gewinn, und zwar dauernden Gewinn rechnen dürfen, wird es keinen geeigneten Platz finden.

Das Jahr 1863 lebt noch in Jedermanns Gedächtniss zu frisch, als dass man die Calamitäten, welche es in Ungarn herbeiführte, noch im Besonderen auseinandersetzen und wiederholen sollte. Der Ausfall der Ernte jenes Jahres hat in Nieder-Ungarn die furchtbare Höhe von nahezu 92 Procent des durchschnittlichen Erträgnisses erreicht, oder mit anderen Worten: der Werth der Ernte in günstigen Jahren mit

138 Millionen Gulden ist 1863 auf 11 Millionen Gulden herabgefallen!

Die Ursache dieser Katastrophe lag bekanntlich darin, dass gerade während der wichtigsten Periode des Wachsthums der Himmel mit starrer Consequenz den befruchtenden Regen versagte. Eine allgemeine Dürre vernichtete in wenigen Wochen all' die schönen Hoffnungen, zu welchen eine üppig aufsprossende Saat berechtigt hatte.

Es ist wahr, kein Land der Erde ist im Stande, Katastrophen empfindlicher Art den Eintritt für immer zu versperren. Und wäre das Unheil, welches die ungarische Tieflandschaft vor sechs Jahren betroffen hat, nur eines von jenen gewesen, wie solche in langen Intervallen, in Jahrhunderten selbst das glücklichste Gebiet heimsuchen mögen, die energische Regenerationskraft des ungarischen Bodens würde das Jahr 1863 bald wieder in Vergessenheit gebracht haben. Aber es zählt zu den Ereignissen, welche Ungarn nur zu oft getroffen haben. Im laufenden Jahrhundert allein hat sich die gleiche Calamität nach dem Zeugniss der Geschichte schon das sechste Mal eingestellt. Und der Mangel an Wasser ist nicht das einzige Unglück für die Scholle im Alföld. Ebenso oft zerstört der Ueberfluss an Wasser den Fleiss und die Arbeit des Landmannes in dieser Gegend. Denn furchtbare Ueberschwemmungen haben mit der Dürre alternirend zusammengewirkt, um das Land nicht zu einer gesunden und lebenskräftigen Entwicklung gelangen zu lassen.

Sobald derlei Elementarereignisse eintreten — und aus dem Angedeuteten geht hervor, dass sie sich oft wiederholen — muss Nieder-Ungarn den eigenen Bedarf durch Import aus den fremden Gegenden nicht blos einfach auf kaufmännischem Wege decken, es ist, wie die Geschichte weiss, gezwungen, zu künstlichen Mitteln, zu Anleihen, zu Almosen zu greifen, um die Zeit der Drangsale zu überdauern. Ein Land aber, das solchen schroffen Wechselfällen zwischen Ueberfluss und Mangel ausgesetzt ist, wie Nieder-Ungarn, kann um so weniger ein energischer Concurrent und Lieferant auf dem heutigen

Weltmarkte sein, als es in seiner Nachbarschaft Gebiete gibt, die ebenso ausgedehnt, ebenso fruchtbar, dabei aber nicht denselben Krankheiten preisgegeben sind, wie dieses selbst, wohl aber bequemere, daher billigere Verkehrswege zur Verfügung haben. Die unteren Donauländer und das südliche Russland befinden sich in der glücklicheren Lage, ohne grosse Schwankungen zwischen sehr günstigen und ungünstigen Ernten, regelmässig ansehnliche Massen von Bodenerzeugnissen exportiren zu können. Diese Sendungen gehen namentlich nach den Hafenstädten des mittelländischen Meeres, aber auch nach dem Westen und Norden von Europa. Ueberall bieten sie dem ungarischen Absatze Concurrenz, welche derselbe nur in besonders erträgnissreichen, daher nicht zu häufig wiederkehrenden Jahren zu bestehen vermag. Aber selbst in den nähergelegenen Binnenstaaten an der oberen Donau und am oberen Rhein könnte Ungarn nur dann auf eine unerschütterliche Herrschaft rechnen, wenn seine Production gesichert wäre. Dazu kommt noch, dass seit neuerer Zeit aus dem fernen Westen, von jenseits des atlantischen Oceans ein zwar junger, aber ungewöhnlich lebenskräftiger Wettkämpfer auf dem europäischen Markte erscheint. England bezieht schon jetzt erhebliche Quantitäten von Getreide aus Nordamerika. Ebenso zeigen sich im Hafen von Alexandrien nicht selten amerikanische Getreideschiffe und selbst in der Schweiz sind schon Sendungen von Mehl aus den Gebieten am Mississippi und Ohio eingetroffen. Ungarn hat also wohlbegründete Veranlassung, Alles aufzubieten, um sich wenigstens bei seinen nächsten Nachbarn marktfähig zu erhalten.

Will Ungarn seine Oekonomie den bisherigen Zufälligkeiten entreissen und ihr eine gesunde, dauernde Grundlage verschaffen, will es mit einem Worte eine wahre Kornkammer fremder Länder selbst unter den ganz veränderten Verkehrsverhältnissen der modernen Zeit sein und bleiben, dann hat es sich zunächst gegen die ärgsten Feinde seines Wohlstandes, die im eigenen Hause, also an der Quelle selbst sitzen und somit desto verderblicher sind, zu schützen, nämlich gegen den

Mangel und gegen den Ueberfluss an Wasser, d. h. gegen Dürre und Ueberschwemmung.

Ein bedeutender Theil des grossen Alpengebietes mit seinen unzähligen, nie versiegenden Quellen, Bächen und Flüssen, und der weite Bogen der Karpathen giessen eine Fülle von Gewässern in das Becken von Ungarn aus. Aber dieselben sind auf ihrem Laufe durch die Tiefebene meistens sich allein überlassen und strömen unbenützt dem Meere zu. Es handelt sich hier also nicht erst darum, Wasser zu suchen oder aus ungeheuern Entfernungen herzuleiten, sondern nur das in Menge bereits vorhandene und naheliegende richtig zu vertheilen. Das Mittel dazu bietet der Canal.

Die wenigen Canäle, welche bis jetzt in Ungarn angelegt worden sind, hatten hauptsächlich die Erleichterung des Verkehrs zum Zwecke und es ist nicht zu leugnen, dass sie dadurch den anliegenden Gegenden grosse Vortheile gebracht haben. So der Bacser- oder Franzenscanal, welcher bei Monostorszeg unterhalb Bezdan an der Donau beginnt und über Zombor die Woiwodina durchschneidend bei Tisza-Földvar in die Theiss einmündet, oder der Begacanal von oberhalb Temesvár bis Becskerek im Banat. Andere dienten mehr zur Ableitung stagnirender Gewässer und zur Trockenlegung von Sumpflandschaften, wie der Verseczer und der Berzava-Canal. Auch der Sarvitzcanal ist überwiegend zur Ableitung bestimmt. Der Bewässerung aber wurde bis jetzt beinahe gar keine Rechnung getragen.

Die wenigen bereits eröffneten Canäle können begreiflicher Weise nur locale Bedeutung in Anspruch nehmen. Soll aber der ganze volle Zweck, die Sicherstellung der jährlichen Production in der ganzen Tiefebene Ungarns erreicht werden, so genügt es nicht, blos einzelne Linien herzustellen, — es muss ein vollständiges, nach allen Seiten in einandergreifendes Netz von Haupt-, Neben- und Zweigcanälen angelegt werden, an welche sich die kleineren Wasserleitungen und Wiesenrinnen anzuschliessen haben, damit das befruchtende Element, wie das Blut durch die Adern des Körpers,

allen Theilen der ganzen Landschaft zugeführt werden kann. Mit der Anlage dieses Canalnetzes muss dann eine gründliche und allgemeine Regulirung aller Flussbetten, am Hauptstrome der Donau, an der Theiss wie an den Zuflüssen derselben Hand in Hand gehen.

Es kann nicht die Aufgabe dieses »Berichtes« sein, näher auf das Problem einer Canalisirung Ungarns einzugehen; nur einige Bedenken wollen wir noch berühren, welche gegen ein solches Unternehmen vorgebracht zu werden pflegen *).

Zunächst bezweifelt man nicht selten die Möglichkeit einer solchen Anlage und weist dabei auf die Bodenverhältnisse hin. Aber ein solches Bedenken muss schwinden, wenn man sich jene Länder vergegenwärtiget, wo Canalsysteme schon angelegt worden sind, wie in Holland, in England, in Russland oder in Nordamerika. Nirgends sind die Schwierigkeiten, welche sich der Realisirung dieser Idee entgegengestellt haben, geringer gewesen, als eben in Ungarn. Und soll unsere Zeit mit ihren grossen wissenschaftlichen und technischen Mitteln nicht wenigstens die gleiche Leistungsfähigkeit haben, wie sie frühere Jahrhunderte mit ihren primitiven Werkzeugen gehabt? Soll die Gegenwart sich beschämen lassen von einer Jahrtausende alten Vergangenheit, welche in Canalbauten wahre Wunderwerke aufzuweisen hatte? Was einst in Aegypten, in Mesopotamien, in China und anderwärts möglich gewesen, das soll in Ungarn nicht auch möglich sein? Die einfache Mechanik der Wasserräder, womit die Araber und Mauren die Ebene von Andalusien in einen üppigen Garten verwandelt haben, sie würde auch in

*) Es möge übrigens erlaubt sein, auf eine ausführlichere Abhandlung über diese Lebensfrage für Ungarn hinzuweisen, welche der Schreiber dieser Zeilen in der „Allgem. Land- und Forstwirthschaftlichen Zeitung“ der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien (Nr. 29 bis 32, Jahrg. 1866) veröffentlicht hat. Separatabdruck unter dem Titel: „Der Canal und dessen Bedeutung für Ungarn“ von Dr. R. Perkmann.

Ungarn dieselben Dienste verrichten und dieselben Resultate erzielen.

Ein anderes Bedenken bezieht sich auf die finanzielle Seite der Frage. Es ist wahr, die Ausführung einer solchen Idee würde viele Millionen in Anspruch nehmen. Aber ein Zeitalter, das in kaum mehr als drei Decennien neben anderen riesigen Unternehmungen einzig und allein für Eisenbahnen Milliarden verwenden konnte, soll um Millionen verlegen sein, um ein Werk zu Stande zu bringen, das an realer Basis keinem anderen nachsteht? Wenn sich schon Canalbauten rentiren, welche zu dem einzigen Zwecke des Verkehrs hergestellt werden und zwar neben den Eisenbahnlinien, um wie viel mehr müsste sich ein Canalnetz empfehlen, welches nicht blos dem Verkehre dient, sondern zugleich auch eine ausgedehnte Landfläche mit der besten Erdscholle der Welt erst wahrhaft fruchtbar macht und dauernd fruchtbar erhält? Was könnte ein Bewässerungssystem leisten in einer Gegend, wo auf einem Flächenraume von nur fünf Millionen Joch in einem einzigen Jahre (1863) durch die Dürre ein Ausfall der Ernte vorkam im Werthe von mehr als 126 Millionen Gulden! Das gewöhnliche Inundationsgebiet der Theiss allein ist über 200 deutsche Quadratmeilen gross. Hält man sich die Riesensummen gegenwärtig, welche, wie angegeben, eine einzige Dürre oder eine einzige Ueberschwemmung im wahren Sinne des Wortes verschlingen kann, und erinnert man sich, wie häufig beide Katastrophen abwechselnd eintreten, dann muss die Summe, welche ein in das Detail durchgeführtes Canalnetz nicht etwa verschlingt, sondern nur als nutzbringendes Anlagecapital erfordert, in der That als unbedeutend erscheinen. Würde sich die ungarische Regierung oder eine grosse Actiengesellschaft zu einem derartigen Unternehmen entschliessen, so würde sie, wenn anders die Angelegenheit mit aller Energie und in ihrem vollen Umfange in Angriff genommen, gründlich und ganz durchgeführt wird, um die nöthigen Capitalien keineswegs verlegen sein. Oder sollte sich das Capital, sonst so vorsichtig, lieber precären »Nothstands-

Anlehen« oder der Reparirung nur zu oft wiederkehrender Elementarschäden zuwenden, anstatt zur Herstellung eines lebens- und leistungsfähigen Werkes von so sicheren und reichen Resultaten bereit zu sein? Dann müsste die Natur des Geldes und der Charakter des Geldmarktes wesentlich anders geworden sein!

In Mohacs verliess die Reisegesellschaft den Dampfer, um auf der Eisenbahn einen Ausflug nach Fünfkirchen und dem Kohlenbergwerke daselbst zu machen. Der Schienenweg führt uns in eine anmuthige Hügellandschaft, die um so plastischer und reizender wird, je mehr wir uns von der Schiffsstation entfernen. Die ganze Gegend gehört zu den fruchtbarsten Gebieten von Ungarn. Herrliche Weizen-, Korn- und Maisfelder wechseln mit anderen Fruchtgründen ab, und die Umgebung von Villany, beinahe in der Mitte zwischen Mohacs und Fünfkirchen, ist berühmt durch ihren vorzüglichen Wein. Obstbäume aller Art begleiten uns auf der Fahrt; die Grösse und die Qualität der saftreichen Früchte mahnen schon an den Süden.

Die Bewohner von Fünfkirchen treiben Wein-, Getreide- und Tabakbau. Der Handel mit diesen und anderen Erzeugnissen der Gegend ist sehr lebhaft und kann noch auf bedeutenden Aufschwung rechnen durch die Eröffnung der Eisenbahn nach Kottori-Kanizsa. Auch der Gewerbfleiss ist in der Stadt in erfreulicher Weise vertreten, besonders durch Lederarbeiten, Wollzeug-, Papier- und Zuckerfabriken.

Ueber den Ausflug von Fünfkirchen nach dem Kohlenbergwerke und der »Colonie« hat der Theilnehmer an der Instructionsreise, der Akademiker Herr Hermann Kössler, gegenwärtig in einem Grosshandlungshause zu Bradford bei Leeds in England, nähere Aufzeichnungen gemacht und lassen wir dessen Bericht hier folgen.

Die Ausbeutung der mineralischen Kohle bei Fünfkirchen reicht bis zum Beginne dieses Jahrhunderts zurück. Der erste

Schacht wurde im Jahre 1807 angelegt. Aber der Bau wurde weder im Grossen noch in rationeller Weise betrieben. Da nach dem ehemaligen Bergrechte Ungarns die Kohle ein Zugehör von Grund und Boden bildete, so betrieb jeder Besitzer den Abbau auf seinem Gute selbstständig und nur in so weit, als es das eigene Bedürfniss erforderte. An einen Export wurde nicht gedacht und konnte damals noch kaum gedacht werden, weil ihn einerseits der völlige Mangel praktikabler Verkehrswege beinahe unmöglich machte, und weil andererseits im weiten Umkreise keine Grossindustrie vorhanden war, wobei die Kohle hätte verwendet werden können. Die bescheidenen Ansprüche an Brennstoffe konnten durch den Holzreichthum des Landes befriediget werden. Daher kam es, dass vom Jahre 1807 bis 1852 die Gesammtausbeute nicht mehr als 2,800.000 Centner betrug.

Das Jahr 1852 wurde für die Kohlenlager bei Fünfkirchen epochemachend. Bis dahin bezog die Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft ihr Feuerungsmateriale aus den Wäldern von Oberösterreich, Ungarn und Slavonien, aus den Kohlengruben von Ostrau und Gran. Im letztgenannten Jahre aber fing sie an, von einzelnen Grundbesitzern bei Fünfkirchen das Abbaurecht zu kaufen, so dass sie dasselbe 1854 schon auf einem Flächenraum von 70.000 Quadratklaftern besass. Im darauffolgenden Jahre wurde das Abbaurecht auf weiteren 300.000 Quadratklaftern von der Stadtgemeinde Fünfkirchen erworben, dann die Carolinengrube, die Gottes-Segen-Grube, die Laurenzi-, die Peter- und Pauls-Grube angekauft. 1868 wurde vom Fünfkirchener Domcapitel das Szabolczer Kohlenrevier auf 25 Jahre gepachtet, so dass der Besitz der Gesellschaft bereits ein Gebiet von mehr als $1^1/_2$ Millionen Quadratklafter umfasste. Endlich kaufte die Gesellschaft im verflossenen Jahre noch die ausgedehnten Kohlenwerke von Vasass, und befindet sich demnach nur mehr mit geringer Ausnahme ausschliesslich im Abbaurechte des gesammten grossen Kohlenrevieres, dessen Mächtigkeit 600 Mill. Centner beträgt.

Die Reisegesellschaft begab sich am Morgen des 7. Aug. von Fünfkirchen nach dem etwas mehr als eine Stunde entfernten Bergwerke und der »Colonie.« Der Weg führt am Abhange des Mittelgebirges über üppige, mit Weingeländen und Obstbäumen reichbesetzte Hügel, und bietet eine prachtvolle Fernsicht über die weite, sehr fruchtbare Landschaft. In der Colonie angelangt empfing uns der Bergwerksverwalter, Herr Schroll, auf das Freundlichste und gab uns einen sach- und fachkundigen Herrn, den Ingenieur Härtle, zur Seite, um uns durch das Bergwerk zu begleiten und die nöthigen Erklärungen zu ertheilen. Vor Allem fuhren wir, unter den Zurufen »Gut Heil!« von Seite der Bergleute, in den 65 Klafter tiefen Andreasschacht, bisher der grösste im ganzen Revier, um das Innere des Kohlenbaues zu besichtigen.

Nach beinahe zweistündigem Verweilen, nach verschiedenen Kreuz- und Querzügen in der schauerlichen Tiefe gelangten wir unter dem Drucke der Dampfkraft mit grosser Geschwindigkeit wieder wohlbehalten an's Tageslicht und wurden nun durch mehrere Etablissements geleitet, wo Herr Ingenieur Härtle uns die verschiedenen Arbeiten und Manipulationen erläuterte.

Zunächst zog die Briquettes-Fabrikation unsere Aufmerksamkeit an. Der grösste Theil der aus diesem Bergwerke zu Tage geförderten Kohle ist nämlich sogenannte Kleinkohle. Um sie leichter verwendbar zu machen, sowie den Absatz zu steigern, werden die Kohlensplitter in einer eigenen Maschine gewaschen, erhalten einen 5%igen Zusatz von Pech als Bindemittel und gelangen sodann in die Compressmaschine, aus welcher sie in Gestalt von Kohlenziegeln, jeder 20 Pfund schwer, wieder hervorkommen. Die ganze Procedur geht rasch von Statten. Die Compressmaschine ist im Stande, im Verlaufe einer Stunde 600 Ziegeln oder 120 Centner Briquettes herzustellen. Im abgelaufenen Jahre lieferte sie 1,024.040 Ziegel oder 204.808 Centner. Die Erzeugung wird aber rasch steigen, sobald durch Herstellung neuer Verbindungswege den vielfachen Nachfragen Genüge geleistet werden kann. Schon jetzt deckt die Dampfschiffahrt-Gesellschaft nicht nur ihren eigenen Kohlenbedarf theilweise mit Briquettes, sie setzt davon auch an andere Gesellschaften ab. Wir begegneten diesen Kohlenziegeln mit der Signatur der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft auch in den Seehäfen des Orients. Seit Eröffnung der Bahnstrecke Fünfkirchen-Kottori am 1. September 1868 gehen bedeutende Quantitäten nach Triest und Pola, wo sie namentlich auf den Dampfern der österreichischen Marine und des Lloyd mit Vorliebe verwendet werden.

Grossartig ist ferner der Anblick der glühenden Oefen, in denen die Kohle verkoxt wird. Bis zum 1. Juni 1868 waren deren 10 in Thätigkeit. Von jenem Tage an wurden, im Hinblick auf die bevorstehende Eisenbahn-Verbindung des Bergwerkes mit der Weltstrasse der Südbahn sämmtliche 22 Oefen in vollen Betrieb gesetzt und arbeiten seitdem namentlich für die Eisenindustrie in Steiermark.

So gewinnt das Kohlenrevier im Becken von Fünfkirchen, von Szabolcz und Vasass mit Eröffnung neuer Schienenwege immer mehr an Bedeutung, und die reichen Naturschätze, welche vor wenigen Decennien noch kaum beachtet wurden, werden, dank der Energie der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, dem allgemeinen Interesse zugeführt.

Nach der Besichtigung des Bergwerkes, der Briquettes-Fabrik, der Coaksöfen, der Dampfmühle und Wasserleitung, des neuesten Schachtes, der erst wenige Tage vor unserer Ankunft im Südosten von den bisherigen Schachten in Angriff genommen und zu Ehren des gegenwärtigen Directors der Gesellschaft »Cassiansschacht« getauft worden ist, begab sich die Reise-Gesellschaft begleitet von Herrn Härtle zur Mahlzeit in das Gasthaus der »Colonie«, wo sie neuerdings durch den Besuch des Herrn Verwalters angenehm überrascht wurde. Bei dieser Gelegenheit erhielten wir interessante Daten über diese »Colonie,« die in gedrängter Kürze hier eine Stelle finden mögen, um so mehr, als eine derartige Einrichtung wohl die erste in Oesterreich und überhaupt das am weitesten

gegen den Orient vorgeschobene Muster einer occidentalischen Arbeiter-Association sein dürfte.

Als die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft im Jahre 1852 mit dem Ankauf der Bergwerke begann, war von einer Regelung und Ordnung der Verhältnisse der Arbeiter noch keine Spur zu sehen. Die Bergleute wohnten zerstreut und oft in weiter Entfernung zum Theile in Fünfkirchen oder in den Presshäusern der Weinberge ringsumher. Sie mussten zum Theile sogar aus den entlegeneren Dörfern, über Gebirge an ihre Arbeit gehen, was namentlich bei schlechtem Wetter oder zur Winterszeit vielfache Unregelmässigkeiten herbeiführte, unter denen die Arbeiter und der Bergbau zugleich zu leiden hatten. Da wurden im Jahre 1853 auf einer Anhöhe, über den Kohlengruben, neben den Beamtenwohnungen in sehr gesunder Lage 18 Arbeiterhäuser gebaut. Diese kleine Häusergruppe bildete die Grundlage des Städtchens, das jetzt bei 100 Häuser mit mehr als 1600 Einwohnern zählt; sie erhielt von Anfang an den Namen »Colonie« und ist ihr diese Bezeichnung bei ihrer allmäligen Erweiterung geblieben.

Die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft begnügte sich aber keineswegs damit, den Arbeitern und deren Familien Obdach, geräumige, lichte und gesunde Wohnungen für äusserst billigen Preis hergestellt zu haben, sondern erstreckte ihre Sorgfalt auch weiter auf die physischen und geistigen Bedürfnisse der Ansiedlung. Die Lebensmittel mussten bisher aus der Ferne, im Kleinen herbeigeschafft werden; sie waren theuer und liessen bezüglich der Qualität vieles zu wünschen übrig. Deshalb gründete der treffliche Bergwerksverwalter, Herr Schroll, ein Victualien-Magazin und organisirte das Geschäft ganz nach dem Muster der damals noch seltenen Consumvereine im Westen Europa's, besonders in den Industriegegenden Belgiens und Englands. Die Nahrungsmittel aller Art und bester Gattung wurden im Grossen angekauft und konnten daher im Kleinen viel billiger an die einzelnen Arbeiter abgegeben werden.

Auf dieser Basis entwickelte sich diese Bruderschaft bald zu selbstständiger Existenz, blühte aus und durch sich selbst rasch empor. Mit dem Gewinne der ersten Jahre wurde eine Kirche gebaut und ausgestattet; es entstand ein Pfarrhaus, eine Schule mit Spiel- und Turnplatz, und 4000 Gulden konnten aus der Bruderlade zur Errichtung einer Kleinkinderbewahr-Anstalt verwendet werden, deren Leitung der Witwe des ersten Schullehrers anvertraut ward. Ferner erbaute die Dampfschiffahrt-Gesellschaft ein Krankenhaus und stellte einen Arzt an, die Arbeiter ihrerseits legten eine Kranken- und Sparcassa an. Weiterhin wurde durch Geschenke von Gönnern und durch regelmässige Beiträge der Schulkinder eine Bibliothek angelegt, welche jetzt schon mehrere hundert Bände zählt und von den Arbeitern fleissig benützt wird. Zur geselligen Unterhaltung bildete sich ein Gesangverein. In neuester Zeit wurde am Fusse des Bergrückens, auf dem das Städtchen liegt, eine Dampfmühle und eine Dampfbäckerei erbaut; jene kann jährlich über 20.000 Metzen Mehl und diese täglich bis zu 40 Centner Brod liefern. Endlich sehen wir eine praktische Wasserleitung von 5400 Fuss Länge, welche die Gesellschaft angelegt hat, um die Anlagen mit hinreichendem Wasser zu versehen.

So macht die neue Ortschaft mit ihren schattigen Alleen und Promenaden schon von der Ferne einen äusserst wohlthuenden Eindruck, der nur noch erhöht werden kann, wenn man den Geist der Ordnung, der Geselligkeit und der Thätigkeit kennen lernt, der in dieser Arbeitergemeinde herrscht und kann diese »Colonie« in ihrer Art als eine wahre Musteranstalt betrachtet werden. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aber hat den praktischen Beweis geliefert, wie die sogenannte Arbeiterfrage und das Räthsel des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf die einfachste und beiderseits vollkommen befriedigende Weise gelöst werden kann, wenn man die Dinge nimmt, wie sie naturgemäss zu nehmen sind, während wenig erreicht wird, wenn man derlei Angelegenheiten mit mehr Leidenschaft-

lichkeit als Gründlichkeit ventilirt und imaginären Zielen nachjagt.

Am 8. August fand die Rückkehr nach Mohacs und die Fortsetzung der Reise auf dem Dampfer »Hildegard« statt. Bei Sonnenuntergang war Draueck, an der Mündung der Drave erreicht. Von da an wird der Charakter der Landschaft ein anderer. Während die linke Stromfläche noch flach und monoton ist, zeigt sich rechts eine reiche Abwechslung, welche durch die Ausläufer der Syrmier Gebirge hervorgebracht wird. Die Scenerie wird immer malerischer, je mehr der mächtige Strom sich dem Höhenzuge Fruska Gora nähert, der uns nun bis gegen Semlin begleitet. Besonders reizend sind die Puncte Vukovar und Illok und imposant ist die Lage von Peterwardein, dessen Bastionen die Donau und Neusatz so beherrschen, wie die Festung Ofen den Strom und das gegenüberliegende Pest. Kaum haben wir die lange Brücke zwischen Peterwardein und Neusatz passirt, macht der Strom eine Wendung und umspannt im weiten Bogen das sonnige Panorama von Karlowitz, das zu den lieblichsten gehört, welche man an der Donau sehen kann. Schon die Stadt selbst, der Sitz eines griechisch-nichtunirten Patriarchen, der majestätische Dom mit seiner vergoldeten Kuppel, mit den vielen Kirchen und Thürmen, fesselt das Auge. Die Umgebung, durch die rebengeschmückten Abhänge der Fruska Gora umrahmt, charakterisirt sich durch zahlreiche deutsche Ansiedlungen, welche uns schon durch ihr freundliches Aeussere an Dörfer des Rheinlandes erinnern.

Rasch geht es nun vorbei an Czertunovcze und Gardinovacz nach Szlankamen. Links, vom Ufer etwas entfernt, sehen wir Titel und bald zieht unser Dampfer an den Fluthen der Theiss hin, welche sich langsamen Ganges mit den Gewässern der Donau vereinigen. Wenige Wochen vorher, so sagt man uns, war die ganze unabsehbare Fläche mit Wasser bedeckt, heute ist es wieder ein weites Grasmeer, das sich vor unseren Augen ausbreitet. Die Theiss wird übrigens bis Namény hin-

auf, 152 deutsche Meilen von Titel mit Dampfschiffen befahren, so dass die Schiffahrtslinie dieses Flusses länger ist als der Lauf des Rheines von seiner Quelle bis zur Mündung.

Nach einer weiteren Wendung des Stromes erblicken wir, noch in weiter Ferne, auf einer Anhöhe Belgrad und später das in der Tiefe liegende Semlin. Die Unterredungen der Passagiere drehen sich nun fast durchaus um die jüngsten blutigen Ereignisse, deren Schauplatz die serbische Festung kurz vorher gewesen, die Ermordung des Fürsten Milos, die Füsilade der Verurtheilten u. s. w. Unter solchen Eindrücken landeten wir am Sonntag, 9. August, um die Mittagsstunde in Semlin, wo wir das Schiff verlassen, um einen Aufenthalt von anderthalb Tagen zu nehmen.

Auch Semlin gehört zu jenen Ortschaften, welchen erst die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft wieder Leben und Bewegung gegeben. Der Platz war ehedem nur bedeutend durch das furchtbare Quarantainewesen. Alle Reisenden, welche aus den Ländern an der unteren Donau kamen, Vieh und Waaren, wurden hier 40 lange Tage abgesondert und gefangen gehalten hinter eisernen Gittern; mit langen Stangen wurde den Leuten die Nahrung gereicht, als wären sie schon mit der Pest behaftet. Heute noch wird man in Semlin durch mehrere Gebäude an jene Torturen erinnert, die ohne Zweifel mehr Epidemien erzeugt, als verhindert haben. Doch jetzt ist der Verkehr vollkommen frei und dieser Freiheit verdankt die Stadt ihr Emporkommen.

Semlin ist dazu berufen, einer der bedeutenderen Stapelplätze im Handel mit dem Oriente zu werden. Schon durch die Schiffahrt auf der Donau ist es belebt; aber auch die Save wird auf einer Strecke von 110 Meilen bis Sissek hinauf befahren, und gerade diese Landschaft, das Flussgebiet der Save, ist von der Natur mit reichen Schätzen ausgestattet worden, deren Hebung der nächsten Zukunft vorbehalten ist. Semlin kann auch bei der Anlage von Eisenbahnlinien im Südosten Europa's unmöglich umgangen werden; vielmehr wird es einen Knotenpunct derselben bilden. Denn wenn auch die türkische

Regierung darauf besteht, dass die Schienenverbindung mit Oesterreich in Brood an der Save stattfinde, damit der serbische Boden vermieden werde, so ist Serbien in seinem eigenen Interesse gezwungen, den Anschluss an die Linie Brood-Constantinopel und Salonichi durch eine Eisenbahn von Belgrad, beziehungsweise Semlin herzustellen. Es ist bezeichnend, dass Semlin bereits eine der Hauptstationen der grossen Telegraphen-Verbindung zwischen Wien und Constantinopel, zwischen England und Indien bildet.

Ein Localdampfer führt uns von Semlin in weniger als einer halben Stunde hinüber nach Belgrad. Die Stadt liegt auf dem letzten Höhenzuge, welcher sich von der Quelle der Drina und West-Morawa bis an die Donau erstreckt; die Festung, auf dem äussersten Vorsprunge, beherrscht die Donau und die Mündung der Save zugleich.

Auf dem Landungsplatze wird scharfe Controle über die Ankommenden geführt; denn noch immer wird nach »Verschwornen« gefahndet. Doch uns kümmert es nicht; wir begeben uns in das gegenüberliegende Bureau der General-Agentur der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, wo wir des freundlichsten Empfanges und des besten Schutzes sicher sind. Der Chef des Bureaus, Herr Svertetski, lässt uns durch einen seiner Beamten das Geleite durch die Stadt Belgrad geben.

Das Innere Belgrads, die Minarets, die Strassen und Häuser, die Menschen in buntestem Gemische an Tracht und Typus — Alles erinnert uns, dass wir bereits an der Schwelle des Orients stehen. Doch neben den alten verfallenden Türkenhütten erheben sich bereits hübsche, mitunter imposante Neubauten occidentalischen Styles. Dieselbe Erscheinung wiederholt sich in allen Städten des Orients, welche wir berührten; überall zeigen sich die Ansätze westeuropäischer Cultur und verdrängen allmälig den alten orientalischen Schmutz.

Die meisten und wichtigsten Umgestaltungen und Neubauten in Belgrad sind direct auf Veranlassung des ermordeten Fürsten entstanden, wie denn das ganze Land ihm zahlreiche Verbesserungen zu verdanken hat. Daraus erklärt sich die Erbitterung des Volkes gegen die »Verschworenen«, welche selbst bei unserer Anwesenheit frisch fortdauerte, obwohl die Verurtheilten schon längst ihr Verbrechen mit dem Leben gebüsst hatten.

Serbien ist mit sehr geringer Ausnahme gebirgig. Nur an der Mündung der Morawa und an der Save breiten sich kleine Tiefebenen aus. Aber die serbischen Gebirge überragen nirgends die Höhenzüge Mitteldeutschlands. Der Boden enthält zudem meistentheils eine ungemein üppige Scholle, der es fast niemals an der nöthigen Feuchtigkeit fehlt. Da nun Serbien nicht die geographische Breitenlage von Thüringen oder Sachsen, sondern jene von Toscana oder dem südlichen Frankreich hat, so ist es leicht begreiflich, dass es einen sehr hohen Grad der Productionsfähigkeit aufweisen kann. Wo der Boden überhaupt cultivirt wird, da tragen die Gewächse und Früchte durchweg sowohl qualitativ wie quantitativ den Charakter des Südens an sich, wie bei den Kirschen, Aepfeln, Birnen, Nüssen und Kastanien, bei den Pflaumen, Apricosen, Pfirsichen, Feigen u. s. w. Von Pflaumenbäumen gibt es förmliche Waldungen, aus denen reiches Materiale für den nationalen Slibowitz gewonnen wird. Die Rebe liefert Trauben köstlichster Sorte und der Maulbeerbaum gedeiht bis hoch in die Thäler hinein und bietet einladende Gelegenheit zur Seidencultur.

Das eigentliche Ackerfeld Serbiens umfasst nicht mehr als sechs Procent vom Gesammtareale des Landes und wird grösstentheils mit Kukuruz und Weizen bebaut. Bei weitem der grösste Theil des serbischen Bodens ist mit Waldungen bedeckt. Die am meisten vorkommenden Baumsorten sind die Linden und Eschen, vor allen aber Eichen, die denn auch der Hauptquelle des serbischen Reichthumes, der Schweinezucht, unerschöpfliche Nahrung spenden.

Auch an Mineralien weist das Land eine ehedem kaum geahnte Fülle auf. Am bedeutendsten sind Eisen, Kupfer und Blei und die Steinkohle, wovon die neuesten Forschungen ausgiebige Lager constatirt haben.

Serbien besitzt somit von Natur aus sehr glückliche und hoffnungsreiche Anlagen. Aber diese sind bisher nicht entwickelt worden. Vor Allem fehlte es dem Lande an geeigneten Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, um die Erzeugnisse des Landes auf den Markt zu bringen und zu verwerthen. Von eigentlichen Kunststrassen war keine Spur vorhanden. Der einzige Weg von Bedeutung, der von Belgrad nach Nisch, auf welchem die Hauptverbindung zwischen Wien und Constantinopel stattfand, war nicht besser als die abgelegensten und vernachlässigten Vicinalstrassen in Deutschland im ersten Viertel unseres Jahrhunderts. Die Schiffe auf der Donau und Save wurden nach alter Sitte von Taglöhnern gezogen.

Erst Fürst Milos Obrenowitsch, der bei seinem klaren Verständniss für die wahren Bedürfnisse seines Volkes alles Mögliche aufbot, um das Land allseitig zu heben, suchte dieser Grundcalamität Serbiens nach und nach abzuhelfen. Er legte neue Strassen an und setzte sich mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in Verbindung, um den Verkehr wenigstens so weit zu erleichtern, als es die Fahrbarkeit der serbischen Flüsse gestattete. Auf der Donau und Save bot dies keine erheblichen Schwierigkeiten. Versuche wurden auch auf der Morawa gemacht, allein bis jetzt blieben sie ohne durchgreifenden Erfolg.

Einen energischen Impuls wird das Innere Serbiens durch die Eisenbahnen erhalten, welche in nicht ferner Zukunft das Land, und zwar in mehr als einer Richtung durchschneiden werden. Sind erst einmal die ärgsten Verkehrscalamitäten beseitiget, dann darf Serbien mit aller Zuversicht einem raschen, gesunden und daher dauernden Aufblühen seiner Verhältnisse entgegensehen.

Dafür bürgt der Charakter und die Geistesrichtung der Serben. Wenn man diesem Volke Indolenz und Lethargie vorwirft, so hat eine solche Ansicht nur sehr relative Begründung. Der Serbe ist physisch und geistig der kräftigste und begabteste, zugleich auch der besonnenste Stamm slavischen Blutes. Kein Zweig der sogenannten grossen slavischen Völker-

gruppe hat in neuerer Zeit so vielfaches Interesse für wahre Bildung und Wissenschaft an den Tag gelegt, keiner so viel auch wirklich dafür gethan, wie eben der serbische. Innerhalb des Zeitraumes, seitdem Fürst Milos zur Regierung gelangte, bis derselbe einem meuchlerischen Attentate erlag, hat sich die Zahl der Elementarschulen mehr als verdoppelt, jene der Schüler mehr als vervierfacht. Neben den Volksschulen erhoben sich Special- und Fachschulen für Landwirthschaft, Gewerbe und Handel und für einzelne Zweige derselben. Ausserdem entstanden auch höhere Lehranstalten, wie die Gymnasien zu Belgrad, Negotin, Kragujewatz und Schabatz. Endlich erhob sich eine Hochschule mit drei Facultäten in der Hauptstadt des Landes. Die Geschichte und der Zustand der letzteren ist zu charakteristisch für die Beurtheilung der Serben, als dass sie hier ganz übergangen werden könnte.

Der Gründer dieser ersten und höchsten Lehranstalt Serbiens war der Sohn eines armen Schiffziehers. Wie der Vater, so erwarb sich auch der Jüngling seinen Unterhalt zuerst durch das Ziehen der Schiffe auf der Donau, eine Beschäftigung, die zwar hart war, aber seiner Zeit den Mann doch reichlich nährte. Mit den ersten Ersparnissen fing der Jüngling den viel einträglicheren Salzhandel an, der ihn bald zum reichen Manne machte. Endlich wendete sich der strebsame Serbe der wahren Goldquelle des Landes, dem Schweinehandel zu und ward in Kurzem Millionär. Als solcher baute er in Belgrad ein prächtiges Palais und bestimmte es zum Sitze der Wissenschaft. Dieser Mann war — eine wahrhaft typische Erscheinung im serbischen Volke — Micha Anastasiewich.

Sehen wir uns diese Schöpfung des ehemaligen Schiffziehers etwas näher an. Das Gebäude befindet sich auf dem grossen und regelmässigen Marktplatze, in der Mitte und auf dem höchsten Puncte der Stadt Belgrad und ist in imposanten Dimensionen gehalten. Die Architektur erinnert uns an mehrere grosse Lehranstalten, wie wir sie in Deutschland öfters gesehen haben. Beim Eintritte empfängt uns der gelehrte Dr. Schafarik

auf das Freundlichste, geleitet uns in die einzelnen Abtheilungen und gibt die nöthigen Erklärungen. Wir besichtigen unter seiner Führung die Sammlungen für die Geschichte und Archäologie Serbiens, das Münzcabinet und die Bildergallerie, ferner das Naturaliencabinet, das physikalische Institut, die Waffensammlung u. s. w. Ueberall zeigt sich offener Sinn für die Wissenschaft, wie man ihn in solchem Grade und so weit gegen den Orient zu sonst vergebens suchen mag.

Was uns aber am meisten anmuthete und für Serbiens Zukunft am deutlichsten zu sprechen schien, war der Umstand, dass in Allem der Einfluss deutschen Geistes und deutscher Wissenschaft hervorleuchtete. Während andere slavische Stämme diese Elemente hassen und sie als das Verderben des nationalen Wesens ansehen und fliehen, suchen die Serben gerade in diesen die höhere Anregung und Kraft für das eigene Volk. Mit Vorliebe sucht der junge Serbe deutsche Hochschulen auf, um sich zum Dienste für sein eigenes Vaterland tüchtig vorzubereiten und es ist bezeichnend, dass die Landesstipendien, zur Unterstützung serbischer Jünglinge, während sie auf deutschen Universitäten ihre Studien machen, die Höhe von über 15.000 Ducaten jährlich erreichen.

Ehe wir dieses interessante Haus verlassen, besuchen wir noch das Observatorium und besteigen die oberste Dachterrasse. Ein grossartiges Landschaftsbild breitet sich vor den Augen des Beobachters aus! Die Stadt mit den verfallenden Moscheen und Minarets und mit den emporwachsenden grossen Neubauten abendländischen Styles liegt ringsum unter uns, an der Donau, an der Save und über den Hügeln ausgedehnt. Zahlreiche Schiffe aller Art, gewaltige Dampfer, lange Züge von Schleppschiffen, serbische Barken und Kähne beleben die beiden Ströme aufwärts und abwärts. Dort drüben gegen Norden lehnt Semlin an den äussersten Ausläufern der syrmischen Hügelzüge; gegen Nordosten die Stadt Pancsowa und gegen Norden die unabsehbare Fläche des Banates. Gegen Süden erhebt sich der Boden allmälig zur Hügellandschaft, bis die Ketten des Sobor-, des Kosmui- und des Avalagebirges

den Horizont in schönen Linien abgrenzen. Eine reiche Abwechslung von Feldern und Wiesen, von Weinbergen und Obstbaumgruppen, darüber ausgedehnte Waldungen von Eichen, Linden, Eschen und anderen Holzgattungen, verleihen dem Bilde einen malerischen Anstrich. Gegen Westen zu öffnet sich das productenreiche Thal der Save und gegen Osten bezeichnet uns das Maidangebirge den Eingang in die wunderbare Felsenhalle des eisernen Thores, durch die uns morgen der Dampfer führen wird.

Mit einem nochmaligen Ueberblick über die serbische Hochschule und mit dem Gedanken: In diesem Zeichen wird Serbien siegen, verlassen wir das merkwürdige Gebäude und setzen die Reise nach dem Orient fort.

Am 11. August gegen 4 Uhr Früh traf der Eildampfer »Carl Ludwig« von Wien in Semlin ein. Eine halbe Stunde später fuhren wir am Bord desselben weiter, an der Mündung der Save, hart unter den Bastionen Belgrads vorbei. Es war eben Tagesanbruch, ein Morgen von unvergleichlicher Reinheit und Klarheit; die Strahlen der aufgehenden Sonne ergossen sich über die weite Landschaft, über die Zinnen, Minarets, Kirchthürme und Häuser von Belgrad, über den majestätischen Strom, über die herrlichen Hügel und Berge von Serbien — eine Scenerie von wunderbarem Effect!

Während das linke Ufer der Donau noch immer ganz flach ist, umsäumen das rechte fort und fort reizende Höhenzüge voll von Abwechslung und begleiten den Fluss bis zum schwarzen Meere. Wir müssen uns daher auf die Anführung der wichtigsten Puncte beschränken.

Dazu gehört Semendria, am Ausflusse der Jessawa, eines Armes der Morawa. Die Festung erhebt sich gleichsam aus den Fluthen der Donau und beherrscht sie vollständig. Die Bevölkerung der Stadt treibt Handel, Fischerei und Schiffahrt und sind erfreuliche Ansätze der Fabrikation bemerkbar. Ueppige Felder, Weinberge, Obstbaumgruppen und hohe

Cypressen umgeben die Ortschaft. Bald geht es an der Hauptmündung der Morawa vorüber. Auf diesem Flusse gelangen Massen von Bodenerzeugnissen aus dem Innern des Landes an die Donau, um weiter verschifft zu werden.

Allmälig kommen auch auf der linken Seite des Stromes Anhöhen in Sicht. Wir nähern uns dem letzten Felsendurchbruche der Donau. Es ist der längste und gewaltigste von allen, welche die Fluthen dieses Stromes auf ihrem ganzen Laufe zu passiren haben. Es sind die südlichsten Ausläufer der Karpathen, welche von Pressburg bis Orsowa die grosse ungarische Ebene in weitem Bogen umspannen, und die Verzweigungen des Balkan, welche hier nahe aneinander treten und den Strom einengen.

Am Eingange in diese Thalfurche liegt Palanka und Basiasch. Da mündet, bis jetzt am weitesten gegen den Orient vorgerückt, jene grosse Linie der Staatsbahn, welche ganz Ungarn diametral durchschneidet und neben der Donau, einem zweiten Strome vergleichbar, die Hauptverkehrsader nach der Türkei bildet. In der Nähe von Basiasch, und mit dieser Station durch eine Flügelbahn in Verbindung stehend, befindet sich das weite Steinkohlenrevier von Orawitza und Steierdorf, welches mit jedem Jahre reichere Ausbeute vorzüglichen Brennstoffes liefert.

Je weiter der Dampfer auf den gewaltigen Fluthen dahineilt, desto romantischer und imposanter wird die fortwährend wechselnde Landschaft; rechts und links thürmen sich Felsen auf Felsen himmelwärts. Man sieht es der ganzen Reisegesellschaft an, dass sie von dem gewaltigen Schauspiel ergriffen ist. Alle Passagiere sind auf das Verdeck gekommen und betrachten mit augenscheinlicher Spannung die Bergcolosse, die sich auf allen Seiten erheben. Oft ist es unmöglich zu errathen, durch welche Bergspalte das Schiff hindurchkommen werde. Plötzlich findet eine Wendung um einen ungeheuern Felsen statt — und ein ganz neues Panorama öffnet sich vor dem erstaunten Auge. Zwischen himmelhohen Felsen gleitet der Dampfer sicher dahin, hoch in den Lüften, um die

Bergesgipfel schweben Adler langsamen Fluges in weiten Kreisen.

Manchmal erweitert sich das Strombecken, es öffnen sich kleine Buchten oder Thaleinschnitte, in denen Häusergruppen zwischen Obstbäumen liegen und der Scenerie einen idyllischen Anstrich geben.

Unweit Drenkowa passiren wir die erste Katarakte. Reissend wälzt sich der aufgeregte Strom darüber hin, brandet und rauscht gleich einem Wildbache und beschleunigt den Lauf des Dampfers. Bald darauf geht es über die Katarakte von Iszlasz und Tachtalia. Dann wird das Strombett plötzlich mehr als $^1/_4$ Meile breit und bildet gleichsam einen See, den das Schiff durchfliegt.

An dem freundlich gelegenen serbischen Städtchen Milanowacz vorüber wendet sich die Donau gegen Nordosten. Einer der höchsten Berge Serbiens zwingt sie zu dieser Schwenkung. Es beginnt der Pass Kazan, unstreitig die grossartigste Felsenpartie der Donau. Der Strom, der kurz vorher noch eine Breite von mehr als 1000 Klafter hatte, wird jetzt auf 87 Klafter zusammengedrängt. Die Berge ragen zu beiden Seiten senkrecht zu schwindelnder Höhe und die stumme Bewunderung, in welche sämmtliche Passagiere vertieft sind, beweist am besten die Gewalt des Eindruckes, den diese »erschrecklich schöne« Landschaft hervorbringt. Auf dem serbischen Ufer zeigen die Abhänge meist nur nackte Wände, und auch das österreichische bietet nur durch einzelne Baumgruppen und durch Gestrüppe einige Abwechslung. Da der Strom die ganze Breite der Thalsohle bedeckt und die Felsen unmittelbar und senkrecht aus den Fluthen emporsteigen, so ist kein Raum für Ansiedlungen übrig. Man sollte nicht annehmen, dass es jemals Menschen gewagt haben, bis in diese Schlucht vorzudringen.

Aber mitten aus dieser Felsenwelt werden wir abgelenkt aus der Gegenwart und in eine mehr als anderthalbtausendjährige Vergangenheit zurückversetzt. Vom Bord des Dampfschiffes aus sehen wir auf der rechten Seite noch die Spuren

einer Römerstrasse, welche mehrere Fuss über dem Spiegel des Stromes in den senkrechten Felsen eingehauen war, und lateinische Inschriften an den steinernen Wänden belehren uns, dass es Kaiser Trajan gewesen, welcher dieses Wunderwerk ausgeführt hat, dem schwerlich ein zweites solcher Art ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann. Diesem antiken Bau gegenüber zieht sich auf dem linken Ufer eine moderne Kunststrasse hin. Sie wurde vor drei Decennien auf Anregung des »grossen Ungar,« Stephan Graf Széchenyi, des Erbauers der bekannten Kettenbrücke zwischen Pest und Ofen, angelegt.

Endlich erweitert sich die Landschaft und ein freundliches Thalbecken befreit die Reisenden von der Beklommenheit, unter der sie die Gebirgsschlucht passirt haben. Mit Wohlgefallen ruht das Auge aus im Hinblick auf die lachende Umgebung von Alt-Orsowa.

Oesterreichisch- oder Alt-Orsowa liegt am Ausgange des Czernathales und ist die Grenzstation beim Verkehr nach der Walachei und der Türkei. Das Städtchen verdankt sein Aufblühen der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, welche Leben und Bewegung in diese ehedem stille Gegend gebracht hat. Durch das malerische Czernathal führt eine schöne Strasse nach den bekannten Mineralbädern von Mehadia.

Unweit Alt-Orsowa überschreiten wir die österreichische Grenze und befinden uns ganz auf fremdem Gebiete, zwischen Serbien und der Walachei. Mitten im Strome liegt eine Insel und diese trägt die türkische Festung Neu-Orsowa. Hinter derselben ist das eigentliche eiserne Thor mit seinen gefährlichen Stromschnellen. Nur bei hohem Wasserstande können die grösseren Schiffe hier passiren. Meistentheils ist eine Umladung von grösseren auf kleinere erforderlich, wie es auch bei unserer Fahrt der Fall gewesen. Auf der Rückreise, wo ein ungewöhnlich niedriger Wasserstand war, mussten wir sogar dreimal das Schiff wechseln und zwar zuerst in Turn-Severin zur Fahrt nach Orsowa, wo der kleinste Dampfer, die »Tachtalia« benützt wurde; dann bestiegen wir in Orsowa

einen grösseren zur Fahrt nach Drenkowa, wo wir endlich wieder auf einem grossen Stromdampfer die Reise fortsetzen konnten.

Daraus lässt sich entnehmen, wie viel noch geschehen muss, um die letzten Hindernisse zu beseitigen, welche dem Handel und Verkehr auf dieser Strecke der Donau noch immer entgegenstehen. Die Wracks des türkischen Dampfers »Silistria«, der schon vor Jahren hier auf felsigem Grunde verunglückte, ragen noch jetzt warnend aus dem Wasser hervor und mahnen zu energischer That.

Vom eisernen Thore an wird die Landschaft wieder freier. Das linke Ufer verflacht sich rasch und geht bald in die grosse Tiefebene der Walachei über; die siebenbürgischen Karpathen verschwinden aus dem Gesichtskreise. Rechts begleiten uns noch immer die Ausläufer des Balkan.

Die erste Station jenseits Orsowa ist Turn-Severin, bequem gelegen für den Verkehr mit dem westlichen Theil der kleinen Walachei. Der Ort verdankt den Anlagen der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft seine Blüthe. Ehedem war das eine halbe Meile stromaufwärts gelegene Czernetz die Einbruchstation des Handels. Seitdem aber in Turn-Severin die Werfte und andere Etablissements angelegt worden, zog sich der Waarenverkehr dahin und Czernetz gerieth in Verfall. In Turn-Severin befinden sich viele Deutsche, theils als Handelsleute, theils als Industrielle und Arbeiter; sie bilden eine eigene Gemeinde und erhalten ihre Lehrer und Priester aus eigenen Mitteln. Der Ort kann einer weiteren Blüthe entgegensehen, wenn das Eisenbahnproject Turn-Severin — Krajowa (am Schyl), — Slatina (an der Aluta) — Bukarest ausgeführt sein wird.

Wir besteigen nun den prächtigen Dampfer »Albrecht.« Der Strom breitet seine mächtige Wasserfläche vor uns aus und trägt das stolze Schiff vorbei an den sanft ansteigenden Hügeln, die im üppigsten Grün schimmern und von ausserordentlicher Fruchtbarkeit zeugen. An den Ortschaften Innova, Verbicza, Serbisch-Palanka, Kossiak und Radujewatz und an

der Einmündung des türkisch-serbischen Grenzflusses Timok vorüber erreichen wir beim Untergang der Sonne die erste grössere türkische Stadt, die Festung Widdin. Vom Verdeck aus betrachten wir das bunte Treiben und das Gewühl, das am Ufer stattfindet. Allerlei Trachten und Physiognomien zeigen sich, Ausrufer und Verkäufer laufen mit Artikeln aller Art hin und wieder. Oesterreich und Russland haben hier ihre Consulate und die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft ihre Agentie, denn der Handelsverkehr des Platzes ist nicht unbeteutend und im Steigen begriffen. Widdin beinahe gegenüber liegt das walachische Kalafat, gleichfalls mit einer Agentur zur Leitung des Verkehrs, der von hier aus mit den productenreichen Ebenen der kleinen Walachei betrieben wird.

Die nächste Station ist Lom-Palanka, in reizender Lage. Es treibt lebhaften Handel, besonders mit Getreide, Häuten, Fellen und Wolle. Charakteristisch ist die Ausfuhr von Ziegenfellen, die alljährlich in Tausenden von Centnern nach Oesterreich, dem deutschen Zollverein, nach der Schweiz, Frankreich und Belgien versendet und daselbst zu Glacé-Handschuhen verarbeitet werden. Diese Waare wird der aus Serbien weit vorgezogen und steht daher bedeutend höher im Preise.

Bei der Weiterreise hält der Dampfer zunächst an Rahova auf bulgarischem, dann vor Piquet auf dem walachischen Ufer. Piquet ist ein sehr wichtiger Platz für den Verkehr mit der kleinen Walachei und kann füglich als der Hafen von Krajowa betrachtet werden. Daher die vielen Segel- und Schleppschiffe, welche hier an der Ausmündung des Schyl stehen und die Ladungen Getreide aufnehmen, das in Massen auf unzähligen, primitiv construirten Wagen aus dem Inneren des Landes herangeführt wird, um stromabwärts, nach Braila und Galacz zu gehen.

Dieselbe Erscheinung wiederholt sich von da an in allen walachischen Stationen, hier in grösserem, dort in kleinerem Massstabe. Unweit der Mündung der Aluta, gegenüber der

Festung Nikopolis, ist die Station Turnu-Magurello, wo der Export von Landesproducten noch lebhafter ist als in Piquet. Das Städtchen zählt über 500 Häuser, besitzt mehrere Fruchtmagazine und seit jüngster Zeit zwei Dampfmühlen. Die wichtigsten Handelsartikel des Platzes sind Weizen, Mais, Reps, Schafwolle. Das Getreide geht meistens dem schwarzen Meere zu, die Wolle dagegen nach Oesterreich. Die Qualität der Wolle ist keine vorzügliche und hat denn auch der Verkehr in diesem Artikel gegen früher bedeutend abgenommen.

An der bulgarischen Station Sistova vorbei gelangen wir nach Rustschuk, der Hauptstadt Bulgariens, ein belebter Hafenplatz, seit Herbst 1867 zugleich Ausgangspunct einer Eisenbahn über Schumla nach Varna. Der Hafen ist sehr geräumig und äusserst bequem gelegen und fortwährend mit zahlreichen Dampfern, Barken und Segelschiffen besetzt. Man sieht es an den zahlreichen Neubauten im occidentalischen Styl, dass die Stadt einer gründlichen Verjüngung und damit einer hoffnungsreichen Zukunft entgegengeht. Die Umgebung von Rustschuk ist sehr fruchtbar und gehört zu den relativ am besten cultivirten Districten Bulgariens. Sie liefert namentlich Getreide und Wein, besonders aber Obst aller Art und von vorzüglicher Güte. Alle diese Artikel erscheinen denn auch als wichtig im Export über Rustschuk.

Rustschuk gegenüber liegt Giurgewo, Hafenstadt für Bukurest, das bei günstigem Wetter, also auf einigermassen fahrbarem Wege in 6 Stunden zu Wagen erreicht wird. Schon von Weitem erkennt man die Bedeutung dieser Station; der geräumige Landungsplatz ist mit Frachtgütern aller Art bedeckt. Dutzende von Schiffen harren der Ladung, welche aus diesem reichen Lande kömmt. Als auffallend zeigen sich hier zuerst Seeschiffe, die wegen des Tiefganges des Stromes leicht bis hieher gelangen. Leider vernachlässigt die rumänische Regierung Alles, was dem Handel und Verkehr Erleichterung verschaffen könnte. Das zeigt sich am sprechendsten in Giurgewo, wo die Natur selbst das Meiste geboten

hat, um einen der praktikabelsten Hafen zu schaffen. Aber auf dem Platze fehlen bis jetzt alle technischen Hilfsmittel, welche den heutigen Ansprüchen genügen sollen. Was sich an solchen hier vorfindet, verdankt man direct oder indirect der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Hoffentlich bringt die für das kommende Jahr in Aussicht stehende Eröffnung der Eisenbahn nach Bukurest wesentliche Neuerungen und Verbesserungen mit sich.

Aehnliche Verhältnisse zeigen sich bei der nächsten Station, Oltenitza, am Ausfluss des mit der Dumbowitza vereinigten Ardschisch, die zweite Hafenstadt von Bukurest. Auch hier stehen Dutzende von Seglern und darunter grosse Seeschiffe, sämmtlich zur Aufnahme des massenhaften Exportes der Landeserzeugnisse bestimmt. Aber auch hier hat der Handelsverkehr, wie in Giurgewo, von der Regierung oder vom Lande bisher noch keinerlei Förderung erfahren. Selbst Post und Telegraph, soweit sie in den Händen der rumänischen Behörden sind, entsprechen nicht im Entferntesten den heutigen Bedürfnissen. Und vielfach ist nur die Bequemlichkeitssucht, vulgo Faulheit, einzelner Beamten an dem obwaltenden Schlendrian schuld. So kommt es vor, dass telegraphische Depeschen Tage lang entweder im Bureau selbst oder anderwärts liegen bleiben, somit für den Adressaten werthlos werden.

Von Oltenitza wendet sich der Dampfer wieder dem rechten Ufer der Donau zu und führt uns nach Silistria, wo die zweite kurze Nachtstation seit Semlin gehalten wird, denn nur in mondhellen Nächten wird die Fahrt ohne Unterbrechung fortgesetzt. Beim ersten Morgengrauen geht es weiter nach Rassowa und Czernawoda. Von hier aus führt eine Eisenbahn in etwas mehr als zwei Stunden nach Kustendsche an der Küste des schwarzen Meeres. Sie wurde vor sechs Jahren eröffnet und kürzt den Weg um zwei Tage ab. In der ersten Zeit war sie für den Personen- und Frachtenverkehr bestimmt. Seitdem aber die wichtigere Linie zwischen Varna und Rustschuk im Betriebe steht, dient sie nur mehr für den

Waarentransport, hat jedoch auch für diesen nur mehr untergeordnete Bedeutung.

Hinter Czernawoda berühren wir noch auf der Fahrt nach Norden die Station Hirsowa in der Dobrudscha; endlich erreichen wir Braila und schiffen uns eine Stunde später, am Vormittag des 13. August, in Galacz aus.

Braila und Galacz können schon als eigentliche Seehäfen betrachtet werden. Eine grosse Menge Dreimaster aus dem schwarzen Meere erinnert vor allem an die Nähe der breiten Wasserfluth und seit der Regulirung der Sulina, die im Friedensvertrage von 1856 stipulirt worden, ist der Zugang jedem Seeschiffe bis nach Braila hinauf leicht möglich. Ferner ist es die Verschiedenheit der Flaggen, welche an den Charakter der Seestädte mahnt. Die englische, französische, schwedisch-norwegische, die dänische und holländische, sogar die nordamerikanische Standarte ist neben der österreichisch-ungarischen, jener des Zollvereins, Russlands und der Türkei vertreten. Ebenso befinden sich Consulate dieser Staaten auf beiden Plätzen und Agenturen mehrerer Schiffahrt-Gesellschaften, namentlich der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft und des österreichischen Lloyd.

Braila ist der Haupthafen für die Walachei, Galacz, zwischen den Mündungen des Sereth und Pruth, jener für die Moldau. Der Handelsverkehr, als Export der einheimischen Bodenproducte, als Import fremder Fabrikate und Colonialwaaren ist ein äusserst lebhafter und erreicht der durchschnittliche Werth aller Handelsartikel für Braila mehr als 20 Mill., für Galacz bei 10 Mill. Gulden. Diese Summen werden beiderseits ohne Zweifel eine erhebliche Steigerung erfahren, sobald die bereits concessionirten und theilweise in Angriff genommenen Eisenbahnen von Galizien und der Bukowina durch die Moldau nach Galacz und von Ungarn-Siebenbürgen durch die Walachei nach Braila eröffnet sein werden.

Was den Handelsverkehr zunächst in Braila betrifft, so laufen im Jahr durchschnittlich bei 1300 Fahrzeuge aus, beladen mit Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hülsenfrüchten,

conservirtem Fleisch, Wein, Flachs, Leinsamen, Gelbbeeren, Holz zu Bauten und Masten; auch Blutegel bilden einen lohnenden Ausfuhr-Artikel. Nach der Bestimmung sind es meist die Häfen am Mittelmeer, Constantinopel, Alexandrien, Marseille; ferner Odessa; dann die Hafenplätze von England, Antwerpen u. a. — Unter der Einfuhr sind es zuerst die türkischen Manufacturwaaren, dann englische Fabrikate, besonders in Baumwolle und Eisen; auch von den Leipziger Messen wird jährlich für mehr als 3 Mill. Gulden importirt.

Galacz hat sich in den letzten Jahren sehr rasch gehoben; es sind ganze Stadtviertel an Neubauten entstanden. Es hat grosse Magazine angelegt und bemüht sich sichtlich, den Handel an sich zu fesseln. Aber es braucht noch viel, bis es den jetzigen Stand von Braila erreicht. Von Galacz aus gehen regelmässige Dampfschiffahrten nach Constantinopel und Odessa, sowie stromaufwärts nach Wien. Die Hauptausfuhr-Artikel sind Holz und Holzwaaren, Salz, Honig, Wachs, Butter und namentlich Getreide, und die wichtigsten Bestimmungsorte wie bei Braila. Der Import findet im Allgemeinen in den nämlichen Artikeln wie in der Walachei statt.

Werfen wir zum Schlusse noch einen Blick auf die Länder an der unteren Donau, so fällt als charakteristisches Merkmal auf, dass der Handel und die gewerbliche Arbeit, wenigstens soweit sie beachtenswerth ist, nicht in den Händen der einheimischen Bevölkerung im engeren Sinne, sondern der Fremden liegen, besonders der Juden, Griechen und Armenier. Auch Deutsche sind in den Hauptplätzen stark vertreten; Franzosen und Engländer zeigen sich in neuester Zeit immer häufiger. Sie erscheinen so wie die Schweizer, vorwiegend als Agenten für Lieferanten aus der Heimat. Dadurch wird der Geschäftsverkehr wesentlich gesichert, weil der Fabrikant in der Ferne nicht blos fortwährend genau instruirt bleibt über Geschmack, Bedarf und Nachfrage, die doch stets der Veränderung unterworfen sind, sondern er behält auch

bezüglich des Creditirens immer die Oberhand, indem die Agenten in der Lage sind, die Abnehmer durch eigene Erfahrung richtig zu beurtheilen und deren Creditwürdigkeit im Auge zu behalten. Das ist in einem Lande, wie beispielsweise in der Moldau und der Walachei das beste Mittel, wir möchten zugleich sagen, das einzige, um den Geschäftsgang in normalem Geleise zu erhalten. Leider haben wir von Seiten unserer eigenen Landsleute nur höchst selten einen so praktischen Gebrauch in Anwendung gefunden. Eine lobenswerthe Ausnahme machen nur die jüdischen Kaufleute, wo man nicht selten ein ähnliches Verhältniss findet, wie zwischen dem Fabrikanten in der Schweiz und dem meistens zugleich blutsverwandten Handelsagenten im Orient. Wir werden Gelegenheit haben, diesen Punct noch an einer anderen Stelle zu berühren.

Rumänien ist bis jetzt beinahe ausschliesslich mit der Landwirthschaft beschäftiget gewesen. Die Bodenproduction und was damit zusammenhängt, war und ist wohl noch fast die einzige Quelle seiner Einnahmen. Aber man würde ganz fehlgreifen, wollte man annehmen, dass derselben deshalb eine besondere Sorgfalt zugewendet werde. Von einer eigentlichen Arbeit und von einem rationellen Betrieb der agricolen Oekonomie, wie wir sie im Westen Europa's gewohnt sind, wo die exacte Wissenschaft lebendig eingreift, ist in diesem so überaus gesegneten Lande noch kaum eine Spur zu finden. Die Landbevölkerung ist faul und wird in dieser Faulheit noch unterstützt durch eine so grosse Anzahl »heiliger« Tage, dass dieselbe thatsächlich mehr als die Hälfte des Jahres ausmacht. Es ist nicht zu erwarten, dass aus solchen Leuten einst tüchtige Arbeiter werden, und doch ist eine Aenderung der Arbeitsverhältnisse hier mehr als anderswo dringend geboten. Da kann wieder nur der Haupthebel der neuen Zeit, die Maschine, Rath schaffen, die keine Rast und Ruhe, keinen Feiertag kennt. Von dieser Seite ist auch eine gründliche Besserung der Landwirthschaft in der Walachei in Aussicht. Auf allen grösseren Stationen, in Turn-Severin, in Piquet, in

Turnu-Magurello, wie in Giurgewo, Oltenitza, in Braila und Galacz bemerkten wir landwirthschaftliche Arbeitsmaschinen aller Art, welche für die Grundbesitzer im Innern des Landes bestimmt waren. Auch fängt man an, Dampfmühlen in Betrieb zu setzen. Sind dies auch erst unscheinbare Anfänge, so zeigen sie doch, dass das Verständniss für die wahren Bedürfnisse des Landes in massgebenden Kreisen bereits im Erwachen begriffen ist.

Was dem Lande aber vor Allem noththut, ist die Sorge für den Unterricht des Volkes, der bis jetzt noch vollständig brach liegt. Selbst der Unterricht für die höheren Classen der Gesellschaft muss noch vom Grunde aus organisirt werden. Was bis jetzt geschehen ist, steht noch weitab von den Anforderungen unserer Zeit. Wo sich bessere Anstalten befinden, da sind sie von Fremden, meist von Deutschen gegründet worden; doch sind auch diese nur sporadisch. Tüchtige Lehrkräfte könnten hier viel nützen und dabei reichen Erwerb finden, sie könnten auf kräftige Unterstützung rechnen. So wurde in Braila auf Anregung und mit reichlichen Geldbeiträgen europäischer, besonders deutscher Kaufleute eine Privatanstalt errichtet und ein ziemlich guter Schulmann dafür gewonnen. Der Mann hat sich in wenigen Jahren ein kleines Vermögen von 8000 Ducaten erworben. Aber er glaubte, rascher reich zu werden, wenn er mit diesem Fond sich dem Handel zuwende. Weniger im Geschäfte bewandert, als es nöthig ist, verlor er noch schneller alles, was er durch die Schule gewonnen hatte.

Endlich aber sollte es den politischen Behörden, der Regierung ganz besonders darum zu thun sein, die Rechtsverhältnisse auf eine rationelle Basis zu stellen. Sie sollten bedenken, dass es mit politischen Intriguen nicht möglich ist, ein Land und dessen Volk wahrhaft und dauernd glücklich zu machen. Die Rumänen müssen sich die Grossmachtsgedanken ernstlich aus dem Kopfe schlagen und anstatt allerlei Einflüsterungen von aussen her Gehör zu schenken, für die Consolidirung der heiligsten Interessen der Gesittung

bedacht sein, für Sicherheit der Person und ihres durch Arbeit und Fleiss erworbenen Eigenthums die geeigneten Massregeln ergreifen.

III. Von Galacz nach Constantinopel.

Am 14. August um 7 Uhr Morgens schifften wir uns auf dem Seedampfer »Tibisco« ein und wurden nun die Gäste der Gesellschaft des österreichischen Lloyd. Bald wurden die Anker gelichtet und es ging dem schwarzen Meere zu. Als wollte uns der Pontus schon im Voraus von seinem alten üblen Leumund überzeugen, schickte er schon aus der Ferne eine starke Brise entgegen. Der Himmel, der uns bisher nur ein heiteres Antlitz gezeigt, fing an sich in Wolken zu hüllen und von Zeit zu Zeit Strichregen herabzuschütten.

Nur einmal schien der Tag wieder freundlicher zu werden, als wir jenseits der Einmündung des Pruth an Reni und Isaktscha vorbei vor Tultscha hielten. Auf den meisten, namentlich den älteren Landkarten wird die Dobrudscha, jene Halbinsel, die sich von der Linie Czernawoda-Kustendsche zwischen der Donau und dem schwarzen Meere gegen Norden bis zum Donaudelta erstreckt, als Flachland gezeichnet. Und doch ist sie durchaus von Höhenzügen durchflochten, welche uns auf der nördlichen Fahrt beständig in Sicht blieben. Im Mündungsgebiete des Stromes, im Watschin-Gebirge, scheint der Boden erst seine höchste Erhebung zu erreichen. Da fällt das Gebirge, nicht ohne Reiz in den Formen, ziemlich rasch zu den Fluthen der Donau herab. Malerisch lehnen sich die Häusergruppen der Stadt Tultscha an den Hügeln an und Flaggen verschiedener Staaten, die von einzelnen Villen auf den Anhöhen herabwehen, zeigen uns von Weitem, dass hier mehrere Consulate für Handel und Verkehr Sorge tragen. Das Gebäude des österreichischen Vertreters befindet sich über dem Landungsplatze. Auf diesem herrscht reges Leben und Treiben. Ganze Reihen von Colli's werden aus- und eingeladen. Käufer und Verkäufer eilen unter lauten Rufen hin und wieder.

Nach kurzem Aufenthalt geht es weiter in den Sulina-Canal und der Sulinamündung zu. Schon bevor wir diese letzte Station erreichen, hören wir das Brausen der Meereswogen und sehen aus der Ferne gewaltige Segelschiffe im Winde schaukeln. Das Städtchen Sulina, ein Nest armseliger Hütten, zieht kaum unsere Aufmerksamkeit auf sich, denn das Schwanken des »Tibisco« drängt uns ganz andere Gedanken auf.

Es war ein eigenthümliches Gefühl, das sich der meisten Passagiere bemächtigte, als das Signal zum Weiterfahren über die endlose Wasserfläche hinaustönte und ohne Widerhall sich verlor. Der Abend war angebrochen, der Regen wurde stärker und ein heftiger Wind blies uns die kalten Tropfen in's Angesicht. Nur mehr der weisse Schaum der brandenden Wogen war sichtbar; denn die Nacht lagerte schon auf dem Meere, als wir in dasselbe hineinfuhren. Nicht lange, so machten sich bei vielen Reisenden alle jene Symptome bemerkbar, die keinem erspart bleiben, der das erste Mal den sicheren Boden des Festlandes mit dem schwankenden Meere vertauscht, zumal wenn dasselbe so stürmisch bewegt ist, wie es in dieser Nacht der Pontus war.

Es war eine langwierige Nacht und mit Sehnsucht erwarteten wir die aus den bewegten Fluthen emporsteigende Sonne. Aber sie zeigte nicht jene Reinheit und Klarheit, wie in den vorausgegangenen Tagen. Die Fluthen schienen zwar etwas beruhigter zu sein; aber sie schäumten noch immer stark genug; das dunkle Salzwasser und der blasse Schaum, der in einzelnen Massen aufgeworfen und hin- und hergeschlagen wurde, erinnerte mich lebhaft an die Farbe der Gletscher unserer Alpen, wenn im Hochsommer Regengüsse darübergegangen sind oder der Föhn sie mit eigenthümlicher Färbung überzieht.

Erst am 15. August um 3 Uhr Nachmittags näherte sich der Dampfer der Küste und wir hofften, im Hafen von Burgas nach 32stündiger, ununterbrochener Wasserfahrt auf dem Festlande ausruhen zu können. Allein wegen der Brandung musste

eine halbe Meile in der See draussen der Anker geworfen werden, um das Aufnehmen der Frachten vom Festlande zu bewerkstelligen. Das dauerte drei lange Stunden.

Burgas liegt an einer tief einschneidenden Bucht, am Südabhange des Cap Eminch, in welchem der Balkan steil zu den Fluthen hinabfällt. Das Städtchen zählt bei 6000 Einwohner, ist von wellenförmigen Bergen umgeben, die mit Reben und Obstbäumen bedeckt sind und einen lieblichen Anblick gewähren. Der Export ist nicht unbedeutend. Massen von Getreide und Mais wurden eingeschifft. Ueberdies sendet das Land von hier aus noch Schafwolle, Käse, Butter, Talg u. a. in den Handel. Nach den neuesten Projecten soll dieser wichtige Hafenplatz, der dem von Varna ebenbürtig ist, durch eine Eisenbahn mit Adrianopel verbunden werden, um die reichen Producte dieser fruchtbaren Landschaft, des Ejaletes Edirneh möglichst leicht und billig dem Meere zuführen zu können.

Gegen 6 Uhr Abends wurde der Anker gehoben und wieder ging es hinaus in's offene Meer, einer noch stürmischeren Nacht entgegen, als die letztvergangene war. Wir fuhren an einem hohen, nackten Felsenriffe vorüber, an dessen Flanken die Wogen brandend tobten, während auf der Spitze ein Kloster steht, in welchem Mönche, weitab von dem Treiben der Welt, die Ruhe des Gemüthes gesucht haben.

Als der Morgen des 16. August nach einer langwierigen, unerquicklichen Gewitternacht dämmerte, wurden wir freudig überrascht durch zwei Vorgebirge, von denen Leuchtthürme herabblinkten. Zwischen diesen öffnet sich der Eingang in den Bosporus. Alle Leiden der langen Meerfahrt waren sofort vergessen, als der Dampfer nun ruhig hineinglitt zwischen den beiden Welttheilen, wovon jeder wetteifert, um den andern an Naturschönheiten und Reizen zu übertreffen. Wie auf der Fahrt von Basiasch nach Orsowa, so waren auch jetzt sämmtliche Passagiere auf das Verdeck geeilt, um diese altberühmte Durchfahrt anzustaunen. In wundervollen Windungen zieht sich die Meerenge hin, zu beiden Seiten mit

Palästen, Gartenterrassen und orientalischen Anlagen geschmückt. Häusergruppen, prächtige Paläste und Villen folgen in ununterbrochener Reihe aufeinander. Unter den zahllosen Puncten sind es besonders Bujukderch, das Eldorado der Diplomatenwelt, und Therapia, welche auf der europäischen Seite die allgemeine Aufmerksamkeit fesseln; an den Abhängen der asiatischen Küste prangen Anadoli Kavak neben einem alten Genueser Thurm auf der Anhöhe, Unkiar Skelessi und Jalikioi mit einem Landsitze der Sultanin. Dann folgen rechts Venikioi, Stenia und Balta Liman in Europa; Beikos, Kiosk des Sultans, Indjirkioi und Kandlija in Asien. Zwischen Rumeli und Anadoli Hissar hindurch, an Arnautkioi und Vanikioi macht das Schiff noch eine kleine Schwenkung und wir werden überrascht durch die Minarets der Sophien-Moschee und durch die Prachtanlagen des neuen Serails, welche auf der weit vorspringenden Landzunge zwischen dem goldenen Horn und dem Marmora-Meer in der Ferne emporragen und uns bereits die Lage von Stambul andeuten.

Die vor und neben uns hingleitenden Schiffe aller Art, Barken, Kaiks, Segler und Dampfer werden schon sehr zahlreich und beleben die Gegend. Rechts lehnt Ortakioi, links Kuskundschuk an den Hügeln, beides gleichsam Vorstädte, jenes von Pera und Galata, dieses von Scutari. An Dolma Bagdsche vorüber tritt das unermessliche Häusermeer schon deutlicher hervor. Daran schliesst sich, mit den Neubauten einen imposanten Anblick gewährend, Top-Hana. Es ist uns kaum noch gegönnt, einen flüchtigen Blick auf das gegenüberliegende Scutari zu werfen; denn vor Allem fesselt uns der überwältigende Eindruck, welchen der unabsehbare Wald von Mastbäumen, die unzähligen verkehrenden Schiffe, dann Pera, Galata und Stambul hervorbringen, mit einem Worte, — wir stehen am Eingang zum goldenen Horn, mitten in Constantinopel, als eben die Sonne über den Bulgurlu heraufsteigt und die unbeschreibliche Scenerie noch mit einem feenhaften Zauberschein übergiesst!

IV. Constantinopel als Handelsplatz.

Das Becken des mittelländischen Meeres ist seit den ersten Tagen geschichtlicher Erinnerung von hervorragender Bedeutung gewesen. Obwohl nur ein Glied des atlantischen Oceans hat es für die Entwicklung der Völker und der Menschheit früherer Perioden doch grössere Dienste geleistet als alle Meere und Oceane der Erde zusammengenommen. Die Urkeime der Gesittung, an den heiligen Ufern des Ganges und Indus angelegt, haben sich erst dann zu wahrer Blüthe entfaltet, nachdem sie bis an die Gestade des Mittelmeeres verpflanzt worden waren. Lange Zeit war die Weltgeschichte und die Weltcultur eigentlich nichts anderes, als die Geschichte und die Cultur der Staaten und Länder im Westen von Asien, im Norden von Afrika und im Süden von Europa.

Die Wogen des Mittelmeeres branden auf weiter Strecke an drei Welttheilen. Sie bespülen den Fuss der Pyrenäen, der Alpen, des Hämus, des Atlas, des Libanon und Taurus sowie jenen des Kaukasus. Es besitzt eine wunderbare Gliederung, wie in solcher Mannigfaltigkeit kein zweites Beispiel zu finden ist. Nicht weniger als vier bedeutungsvolle Halbinseln ragen in dasselbe hinein; dazu die vielen Nebenmeere, Meerbusen, Golfe und Buchten, welche seinen Küsten eine unendlich reiche Abwechslung verleihen; endlich die zahllosen Eilande, grössere und kleinere, hier einzeln, dort in ganzen Gruppen und Ketten über die weite Fläche gesäet.

In dieses Becken mündet der grösste und wichtigste Strom Afrika's, der Nil, welcher aus dem Herzen des Continentes die befruchtende Scholle heute wie vor Jahrtausenden nach dem uralten Culturlande Aegypten herabführt. Ihm und seinen Nebenmeeren gehören die umfangreichsten Stromgebiete unseres Welttheiles an, vor allem jenes unserer Donau, des Dnjester, des Dnjeper, des Don, sowie jene des Po, der Rhone und des Ebro. Sie alle stehen mit den übrigen wichtigen Flussgebieten Europa's in engster Beziehung. Die Wolga

nähert sich bis auf wenige Meilen dem Unterlaufe des Don und die Quelle des bedeutendsten Stromes von Vorderasien, des Euphrat, sowie dessen Mittellauf liegt den Küstenstrichen des schwarzen und des syrischen Meeres nahe genug, um dem Verkehr mit Mesopotamien und dem persisch-indischen Meere wesentliche Vortheile zu gewähren.

Durch seine charakteristische Mittellage und durch das tiefe Einschneiden in die Landmasse der alten Welt hat dieses Meer von jeher eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf eine ungeheure Handelssphäre ausgeübt. Schon zur Zeit der Phönizier und Griechen, der Karthager und Römer strömten Massen werthvoller Producte und Waaren aller Art aus den fernsten, geographisch einander ganz entgegengesetzten, in Boden, Klima, Erzeugnissen, in Stamm, Charakter, Sitten, Bildung, Bedürfnissen und Leistungen der Bevölkerung vollständig verschiedenen Ländern nach den Küsten des Mittelmeeres; aus Britannien und Norddeutschland, aus der Sahara und Nigritien, aus Indien und China. Den concretesten Ausdruck dieser Anziehungskraft bildete ein reicher Kranz von grossen Handelsstädten, welche diese Gestade schmückten und an Gesittung, Literatur, Kunst und Luxus alle anderen übertrafen. Unter den vielen zeichneten sich besonders aus: Biblus, Sidon, Berytus, Tyrus, Smyrna, Ephesus, Milet, Chalcedon und Chrysopolis mit Byzanz, Heraklea, Trapezus, Dioscurias und Tanais; Athen, Corinth, Atria, Patavium, Tarent, Sybaris, Messana, Panormus, Agrigentum, Lucca und Rom, Genua, Massilia, Narbona und Gades, endlich Karthago, Cyrene, Alexandria und andere.

Einzelne dieser Handelsplätze sind allerdings von ihrer früheren Höhe herabgesunken, theilweise sogar bis auf den Namen in Vergessenheit gerathen; die meisten aber dauern noch fort und haben an ihrer einstigen Bedeutung nichts eingebüsst, und an die Stelle der verschollenen sind neue und grössere Städte getreten. Es wäre eine lange Liste, wollte man alle irgend bedeutenderen Emporien anführen, welche an den Küsten der drei Welttheile von Tanger und Cadiz bis

Alexandrette, Trapezunt, Odessa, Taganrog und Assow gelegen sind.

Unter allen nimmt Constantinopel die erste Stelle ein.

Constantinopel ist nicht nur die grösste von den Städten am mittelländischen Meere, sie ist auch die älteste, und hat alle die zahllosen und gewaltigen Stürme, welche darüber hinweggetobt, sei es als Metropole des griechischen Kaiserthums oder als Hauptstadt des türkischen Reiches, mit unverwüstlicher Zähigkeit ausgehalten, ohne an seiner Bedeutsamkeit geschmälert zu werden. Selbst als Genua und Venedig ihren Stern bleichen sahen, behielt Constantinopel in Folge seiner günstigeren Weltstellung seinen alten Glanz und Reichthum, und heute wetteifert es mit den anderen, sich unter dem Einflusse der modernen Verkehrsmittel rasch zu verjüngen und frische Lebenskraft an sich zu ziehen.

Welche Stadt der Erde kann eine Lage aufweisen, die so viele und so vielerlei Vortheile bietet, wie die von Constantinopel! Betrachtet man den Landweg zwischen dem Nordwesten und dem Südosten der alten Welt, die beiden wesentlichsten Factoren des Handelsverkehrs im Alterthum, wie im Mittelalter bis in die neuere Zeit, so greift Europa mit seiner Landmasse am goldenen Horn, am Bosporus und an den Dardanellen am weitesten hinaus gegen Südosten; auf der anderen Seite kömmt ihm Asien mit der anatolischen Halbinsel bis auf $^1/_4$ Meile und noch näher entgegen, um gleichsam die zweite Hälfte der grossen Brücke zwischen den zwei verschiedenartigen Welten zu bilden. Die Kriegs- wie die Handelsgeschichte aller Zeiten hat auf dieser Linie ein gewaltiges Hin- und Herströmen von Heeresmassen und friedlichen Karawanen zu verzeichnen.

Aber nicht blos der Landweg, auch der Seeweg führt über Constantinopel und durchschneidet in der Richtung zwischen Nordost und Südwest diametral die Landlinie. Seit Jahrtausenden ist die schmale Wasserstrasse zwischen dem schwarzen und ägäischen Meere belebt gewesen von Schiffen, welche die Producte Skythiens und Centralasiens, ja selbst

China's nach dem Süden von Europa und nach dem Norden von Afrika, die Erzeugnisse der letzteren aber nach den Emporien des Pontus trugen. Constantinopel war und blieb der Brennpunct jener Welthandelslinien.

Wohl sind die Landwege, welche aus Europa und Asien in Constantinopel-Scutari zusammenlaufen, etwas verödet, seitdem der Waarenzug aus dem Herzen unseres Continentes entweder auf den Dampfern der Donau oder der Schiffahrts-Gesellschaften von Triest, Genua und Marseille, jener aus Mesopotamien, Armenien, Persien u. a. überwiegend nach den nähergelegenen Dampfschiffstationen von Beyrut und Alexandrette, Trapezunt und Samsun geht; allein es kann nur ein verhältnissmässig kurzes Uebergangsstadium sein, während welchem dies stattfindet. Nicht mehr lange und die grossen Weltbahnen aus den Stromgebieten der Donau und des Euphrat werden am Bosporus einander die Hände reichen, die Locomotive aus Wien und Bagdad oder aus Hamburg und Bassora werden die Dampfschiffe aus Alexandrien, Tripolis und Algier, sowie jene aus Odessa, Nikolajew, Cherson, Taganrog, Assow und Trapezunt am goldenen Horn begrüssen. Constantinopel ist dann der Brennpunct der Eisenbahn- und der Schiffslinie zugleich; der allgemeine Verkehr, der Austausch der Waaren und mit ihm der Ideen im Hafen von Stambul-Galata-Scutari wird neue, nur noch viel umfangreichere Dimensionen annehmen.

Nach dieser allgemeinen Betrachtung wollen wir die Verkehrswege im Oriente, zu Wasser und zu Lande, etwas näher in's Auge fassen. Als Ausgangspunct diene Constantinopel.

In der Richtung des Bosporus verlaufen zunächst die Linien:

a) Nach den Mündungen der Donau. Auf diesem Wege liegen die Hafenplätze Burgas, Varna, Kustendsche und Sulina, und in der weiteren Fortsetzung derselben an der Donau, mit dem Charakter von Seehäfen, Tuldscha, Ismail, Reni, besonders aber Galacz und Braila. Burgas, im Ejalet Adrianopel, vermittelt die Ein- und Ausfuhr des producten-

reichen Gebietes an der mittleren Maritza, am Tundscha bis zu den Höhen des östlichen Balkan; Varna, im Ejalet Silistria, besorgt den Verkehr der Umgebung von Schumla und des ganzen südöstlichen Theiles von Bulgarien und ist ausserdem seit Eröffnung der Eisenbahn nach Rustschuk ein wichtiger Punct auf der kürzesten Linie von Wien nach Constantinopel geworden. Kustendsche war nur stärker belebt, so lange die Eisenbahn nach Czernawoda die einzige Schienenverbindung zwischen der unteren Donau und dem schwarzen Meere war; durch die Bahn Rustschuk-Varna hat es den grössten Theil des Verkehrs über Silistria hinauf wieder verloren. In Galacz findet der Anschluss an die Donaudampfschifflinie statt und vermittelt diese Stadt wie das benachbarte Ibraila ausserdem noch den Export und Import der Moldau und der Walachei. Die Bedeutung beider Plätze wird noch höher steigen, sobald die theilweise schon im Bau begriffenen Eisenbahnen durch Rumänien, in Verbindung mit den Linien in Siebenbürgen und Bukowina-Galizien in Betrieb gesetzt sein werden. Von Galacz besteht auch directe Dampfschifffahrt-Verbindung mit Odessa.

b) Die Linie Constantinopel-Odessa. Odessa ist ein Haupthafen am schwarzen Meere und hat namentlich den reichen Export von Ergebnissen der Landwirthschaft und Viehzucht in Bessarabien, Podolien, der Ukraine und einem Theile von Südrussland. Es steht in Verbindung mit den Plätzen am unteren Bug und Dnjeper, besonders Nikolajew und Cherson. Auch Odessa sieht einer grossen Zukunft entgegen, weil es in nicht ferner Zeit durch Eisenbahnen sowohl mit den Hafenstädten an der Ostsee, namentlich Danzig, als auch mit dem Centrum des europäischen Russland in unmittelbare Verbindung treten wird.

c) Die Linie Constantinopel-Assow an der Mündung des Don, mit den Nebenlinien Eupatoria, Kaffa und Perekop. An diese schliessen sich unmittelbar und mittelbar die alten Stromlinien des Don und der Wolga an, und gleichfalls in naher Zukunft werden die Bahnen, die aus dem Inneren Russlands bis

an die Gestade des Assow'schen Meeres gebaut werden und die grosse Wolgabahn den Waarenverkehr steigern.

d) Endlich die Linie Constantinopel - Trapezunt, über Eregli, Sinope und Samsun, an der Küste von Kleinasien. Trapezunt ist gegenwärtig der wichtigste Hafenplatz für den Verkehr von und nach Persien, über Erzerum und Tauris nach Teheran u. s. w. Der Landverkehr wird noch jetzt, wie im Alterthum und Mittelalter durch Karawanen vermittelt; regelrecht gebaute Strassen waren nicht vorhanden. Erst in neuerer Zeit hat sich die türkische Regierung auf Anregung europäischer Consuln, namentlich aber Frankreichs entschlossen, eine Kunststrasse herzustellen. Den Bau leiten französische Ingenieure. Auch Persien seinerseits arbeitet unter der Leitung eines österreichischen Ingenieurs daran, die Verbindung mit der türkischen Strasse herzustellen und den Handel wesentlich zu erleichtern. Der Verkehr im Hafen von Trapezunt ist ungemein lebhaft. Der österreichische Lloyd, türkische, französische und russische Dampfer unterhalten regelmässige Fahrten zwischen Constantinopel und

und berühren ausser den vorher genannten zugleich die Zwischenstationen Ineboli und Kerasun. Bekanntlich ist die Anlage einer Eisenbahn von Trapezunt nach Persien und nach dem Euphrat projectirt. Nach dem heutigen Stand der Dinge ist an der Ausführung dieses Planes nicht mehr zu zweifeln. — Unter den eben angeführten Zwischenstationen ist die bedeutendste Samsun. Sie hat zum Hinterlande die fruchtbarsten Districte von Kleinasien, die Flussgebiete des Kizil Irmak (Halys) und das Yeschil Irmak (Iris) mit den Städten Amasia, Tokat u. a.

Noch zahlreicher sind die Schiffahrtslinien, welche von Constantinopel in der Richtung der Dardanellen nach dem mittelländischen Meere, nach den Stapelplätzen an der Westküste von Kleinasien und Syrien, nach der Nordküste von Afrika und nach der Südküste von Europa verlaufen. Auf der ersten liegen die grossen Emporien Smyrna und Scala Nova, Alexandrette, Tripolis, Beyrut und Jaffa. Der Verkehr von

Smyrna hat zwar in neuerer Zeit, wenn auch nur verhältnissmässig, gelitten, seitdem die Waaren nach Armenien, Kurdistan, Mesopotamien, Persien den Weg über Trapezunt und die syrischen Häfen vorziehen. Allein der Ansatz zu den Eisenbahnen, welche mit einem einzigen Lastzuge mehr Frachten befördern können, als die Karawanen auf 4—5000 Kameelen, ist schon gemacht und die Fortsetzung der bereits im Betrieb stehenden Linien Smyrna-Aidin und Smyrna-Cassaba mitten durch Kleinasien an den Euphrat ist nur mehr eine Frage der Zeit. Dann wird sich Aus- und Einfuhr auf dem Platze von Smyrna sowohl wie auf jenem des altberühmten Ephesus von Neuem und rasch emporschwingen. Zwischen der Nordküste von Afrika und Constantinopel findet der Verkehr statt namentlich in den Emporien von Alexandrien, in Derna und Benghasi, in Tripolis, Tunis und Algier. Die griechischen, österreichischen, italienischen, französischen und spanischen Seestädte, welche mit Constantinopel lebhaften Verkehr unterhalten, sind zu bekannt, als dass sie hier speciell aufgeführt werden sollen. Mehrere Dampfschiffahrt-Gesellschaften sorgen für die Regelmässigkeit der Verbindung und vermitteln in regstem Wettlaufe den Austausch der Erzeugnisse dreier Welttheile. Wir wollen hievon nur erwähnen die »Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österreichischen Lloyd« in Triest, welche ihre Fahrten über Constantinopel hinaus nach Galacz, Odessa und Trapezunt erweitert hat. Die französische »Messageries Impériales« von Marseille und Toulon aus. Auch die russische Gesellschaft unterhält nicht blos regelmässige Fahrten auf dem schwarzen Meere und dem Bosporus, sondern sie concurrirt über Constantinopel hinaus auch an den kleinasiatischen, syrischen und thessalischen Küsten bis nach Griechenland. Mit diesen grossen Compagnien wetteifern noch eine türkische, eine italienische, eine griechische und eine egyptische Gesellschaft.

Dazu kommen noch eine Reihe anderer Staaten, welche gleichfalls ihre Flagge am goldenen Horn wehen lassen: wie England, Norwegen und Schweden, Dänemark, die deutschen Staaten und Städte an der Ost- und Nordsee, Holland und

Belgien. Ohne immer eigenen Gesellschaften anzugehören, laufen aus diesen Ländern alljährlich zahlreiche Fahrzeuge im Hafen von Constantinopel ein und aus. So hat England z. B. im Jahre 1864 allein 1991 Segelschiffe mit einem Tonnengehalte von 536.343 und 209 Dampfer mit 133.606 Tonnen, also in einem einzigen Jahre zusammen 2200 Fahrzeuge mit 669.949 Tonnen dahin geschickt. Aber auch von jenseits des Oceans laufen schon zahlreiche Schiffe ein, wie von der Union, aus Brasilien, Chile und Peru. Daher kommt es, dass die Schiffbewegung im Hafen von Constantinopel in den letzten Jahren die Ziffer von 25.000 schon überschritten hat.

Ausserdem verkehren tagtäglich zahlreiche Küstenfahrer, Localdampfer, Tausende und Tausende von Kaiks, Barken und Gondeln, und es lässt sich, dies alles zusammengehalten, begreifen, dass am goldenen Horn von Morgens bis Abends ein Gewimmel, ein lautes Leben und Treiben herrscht, welches den ankommenden Fremden förmlich betäuben kann.

V. Das Geldwesen in der Türkei.

(Vom Handels-Akademiker Herrn Hermann Kössler.)

Es gibt schwerlich ein zweites Land, wo das Münzwesen so verschiedenartig ist, wie in der Levante. Nicht blos einzelne Provinzen des türkischen Reiches, sondern sogar einzelne Städte hatten früher und haben zum Theil noch jetzt ihre eigene Währung und Rechnung. Dieses Verhältniss erinnert lebhaft an das Gewirre von Geldsorten, welches ehedem in Deutschland obwaltete, wo neben den weltlichen und geistlichen Fürsten, deren Anzahl mit der Zahl der Tage im Jahre auf gleicher Höhe stand, auch einzelne Städte je nach ihrem eigenen Ermessen Münzen prägten oder an solche Bezirke, wo noch bis um die Mitte unseres Jahrhunderts ein halbes Dutzend Währungen zu gleicher Zeit im täglichen Verkehr zur Anwendung kam, wie z. B. im südlichen Tirol, welches neben der Conventions-Münze die tirolische oder

abusive, die baierische, die italienische und theilweise auch die Wiener Währung hatte

Bis in die neuere Zeit ist die Ausprägung von Münzen in der Türkei niemals systematisch betrieben worden. Die Geldstücke wurden in Bezug auf ihren inneren Gehalt immer ärmer. Im Jahre 1753 prägte man aus einer kölnischen Mark fein nur 12 türkische Piaster Silber, heute dagegen 250. Ebenso entstand im Laufe der Zeit ein Disagio zwischen Silber- und Kupferrechnung. So erhält man in Constantinopel z. B. für einen österreichischen Ducaten 58 Piaster in Kupfer, 52½ Piaster in Silber.

Nirgends kommen Verfälschungen der einheimischen Münze so häufig vor, wie in der Türkei. Sie wurden nicht selten in so grossem Masse betrieben und der Markt mit so vielem falschen Gelde überschwemmt, dass die Regierung, selbst wenn sie den Willen dazu besessen hätte, dessen Circulation gar nicht verbieten konnte, sollte nicht der tägliche Verkehr empfindliche Störung erleiden. So hatte das »falsche« Geld, mit Wissen der Regierung und des Volkes, denselben Curs, wie das »echte« und Niemand verweigerte die Annahme desselben.

Unter solchen Umständen schien es für den eigentlichen Handelsverkehr rathsamer, den verschiedenen Berechnungen bei Geschäften ausländische Währung anstatt der Landesmünze zum Grunde zu legen, besonders den Calcül in österreichischen Ducaten, in Francs, beziehungsweise Napoleonsd'or, in russischen Rubeln u. a. zu machen.

Am grössten ist die Verschiedenheit bezüglich des Münzwesens in Constantinopel selbst. Wie hier alle möglichen Nationalitäten, Sprachen und Trachten vertreten sind, so ist es auch mit den Geldsorten. Neben der gesetzlichen »Landesmünze,« dem Piaster, circuliren die Münzen fast aller europäischen Staaten.

Hinsichtlich des Piasters unterscheidet man in Constantinopel zwischen dem »guten« und dem »schlechten.« Dieser Unterschied ist bedingt durch das bereits angedeutete Agio-

zwischen Silber- und Kupfergeld, welches bei 10 — 12% beträgt.

Der türkische Piaster hat einen Werth von 8·98 oder ziemlich genau von 9 Neukreuzer österr. Währ. in Silber. Er wird wieder eingetheilt in 40 Para und dieser in 3 Asper. Letztere Münze ist jedoch aus dem Verkehr bereits verschwunden und findet man einzelne Exemplare, in Kupfer sowohl als in Silber (wenn man dies mit Silber bezeichnen darf), nur mehr als Raritäten für Sammlungen.

Von Silbermünzen, meist neueren Gepräges, sind jetzt in Circulation: Stücke zu 20 Para oder ½ Piaster, Jormelik genannt, zu 40 Para oder 1 Piaster (Kirlik), zu 2 Piaster (Iklik), zu 5 Piaster (Beschlik), zu 10 Piaster (Onlik) und zu 20 Piaster (Medschidieh, Irmilik). In »schlechten« oder Kupferpiastern berechnet hat letztere Münze einen Werth von 22.

Unter den Goldmünzen sind jene zu 2½ und zu 5 Medschidieh oder zu 50, resp. 100 Piaster am meisten im Verkehr. Die Goldstücke zu 5 Piaster sind ebenso ausser Gebrauch gekommen, wie die Silber- und Kupfer-Para.

Von den am meisten in Circulation stehenden fremden Münzen gilt:

	Silber		Kupfer	
der österr. Ducaten . .	= 52½	Piaster oder	58	Piaster
» Napoleond'or . .	= 88	» »	97—98	»
» Rubel	= 17½	» »	19½	»
» österr. »Zwanziger«	= 3¼	» »	3½	»
» Franc	= 4	» »	4½	»

Unter den walachischen Handelsplätzen ist namentlich Bukarest hervorzuheben. Hier rechnete man bis die neuere Zeit nach dem Lee oder walachischen Piaster, im Werthe gleich 15 Kreuzern österr. Währ. Der Lee hat 40 Para und dieser 3 Asper. Das »Reglement organique« bestimmt, dass 1 türk. Irmilik (in Gold) gleich 112¼ Piastern,

1 österr. Ducaten . . . » 31½ »
1 russ. Rubel . . . . . » 10½ »

anzunehmen ist.

Die Verschlechterung der Münze ging in der Walachei so weit, dass die Regierung sich veranlasst sah, die Steuer nicht in der Landesmünze, sondern in österr. Ducaten, russischen Rubeln oder in österr. Zwanzigern einzufordern.

Zu der gesetzlichen Scheidemünze gehörten:

der österr. Kreuzer Conv.-Mze. . . . . = 4 Para,
das Groschenstück (Kupfer) = 15 kr. W. W. = 4½ »
» Zweigroschenstück » = 30 kr. » = 9 »
» Dreikreuzerstück (Silber) . . . . . = 13 »
» Sechskreuzerstück » . . . . . = 22 »

Ausserdem circuliren die sog. Gologanis, eine österr. Kupfermünze aus dem Jahre 1816, gleich 3 Para.

Nebst den österr. Scheidemünzen, deren Werth seit 1851 reducirt ist, wurde in neuester Zeit eine Landesmünze eingeführt, nämlich

das Stück zu 10 Ban gleich 16 Para, ferner
» » » 25 » » 1 Piaster.

In der Moldau wird keine eigene Landesmünze geprägt; man gebraucht fremdes Geld, besonders die walachischen Piaster. (Im Jahre 1857 wurden von der moldauischen Landesbank Noten emittirt

zu 100 Piastern gleich 40 österr. Zwanziger
» 37½ » » 15 » »

dieselben wurden aber schon im darauffolgenden Jahre werthlos, da die Bank ihre Zahlungen einstellte.) Jedoch rechnet man auch nach moldauischen Piastern und zwar 160 auf eine köln. Mark fein. Darnach ist

1 österr. Ducaten = 37 Jassy-Piaster
1 » Zwanziger = 2½ » »
1 Silberrubel = 12 » »
1 Napoleond'or = 61 » »
1 Imperial (russ.) = 62 » »
1 Doublon = 72 » »

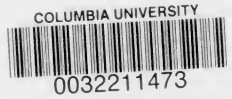
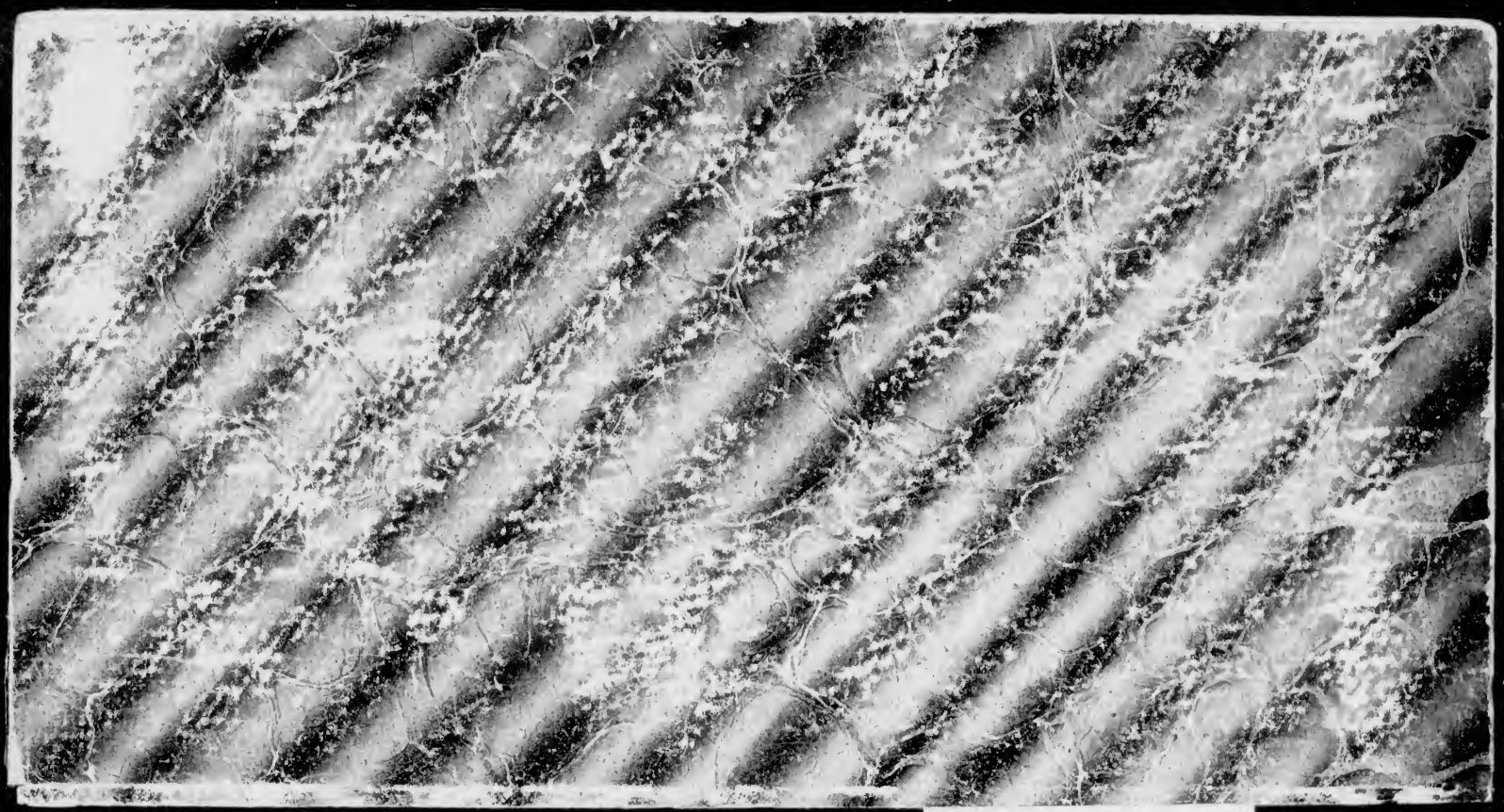
Vor wenigen Jahren erging das Gesetz, nach welchem 3 alte Piaster gleich sein sollen einem neuen oder 5 Bani (neu) gleich 6 alte Para. Die österr. Neukreuzer werden zu 2 Bani genommen.

Galacz hat gleichfalls seine eigene Währung, nach welcher

1 Ducaten = 44 Galaczer Piaster,
1 Rubel = 15 » »
1 Zwanziger = 3 » »

Auch in Serbien gibt es keine eigentliche Landes-, sondern nur eine Rechnungsmünze. Am meisten circulirt österreichisches, russisches und französisches Geld. Selbst der österr. Papiergulden wird angenommen. Der Piaster hat, wie in der Walachei, zweierlei Curs: 1. den Contributions- oder Steuercurs, nach welchem 1 Ducaten = 24 serb. Piaster gilt; 2. den neuen oder Platzcurs, 1 Ducaten = 56 Piaster, 1 Zwanziger = 4 Piaster. Nach letzterem werden auch die Geschäfte abgeschlossen.

Auch in Serbien tauchte, wie in der Moldau 1849 Papiergeld auf, wurde jedoch nach kurzer Zeit wieder eingezogen.

Es steht zu erwarten, dass diesem Gewirre, welches für den Handelsverkehr unserer Tage zu unpassend und zu lästig ist, in nicht ferner Zeit ein Ende gemacht werde. Anzeichen zur Besserung sind bereits vorhanden. So hat jetzt die walachische Regierung Schritte gethan, um im ganzen Lande dem französischen Münz-, Mass- und Gewichtssystem Eingang zu verschaffen. In demselben Verhältnisse, als im Westen eine Einigung in Münze, Mass und Gewicht unter den einzelnen Staaten stattfindet, wird sie auch im Oriente, der einer grösseren Zukunft im Handel entgegengeht, Fortschritte machen und immer allgemeiner werden.

943D23 P41
Perkmann stantinopel.
Eine instructionsreise nach Con-
A. Zumi
COLUMBIA UNIVERSITY
0032211473